

DE L'INFLUENCE EXERCÉE
PAR L'INVENTION AÉRONAUTIQUE
SUR LA GUERRE NAVALE
ET
SON RÉGIME JURIDIQUE

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs.*



INTRODUCTION

La conquête de l'air, dernière réalisation du génie inventif de l'homme, donne un aspect nouveau aux relations économiques, sociales et juridiques des peuples du temps de paix et du temps de guerre. Ces rapports entre nations étant une manifestation de la vie nationale aussi bien qu'internationale, sont régis par une loi primordiale gouvernant les phénomènes vitaux : la loi de l'adaptation. Tout organisme physique ou social doit, sous peine d'être atteint dans les principes mêmes de son existence, s'adapter aux conditions nouvelles présidant à son fonctionnement.

Dans les relations d'ordre économique ou social, l'adaptation jouera d'elle-même par un effort souvent inconscient et insensible, devenant plus apparent lorsque, tranchant brusquement avec les situations antérieures, les crises économiques ou les révolutions sociales de toute nature viendront tout à coup rappeler à l'humanité que la loi perpétuelle de l'évolution régit notre planète.

Au point de vue juridique au contraire, l'adaptation ne se fera que par un effort volontaire. Le Droit étant la norme juridique réglant un Etat social et des réalisations

matérielles ou scientifiques données (1), l'un de ces deux termes étant modifié, le Droit devra, sous peine d'être inapplicable aux situations nouvelles, se mettre au niveau de la pensée et de « la science qui l'a débordé » (2).

Telles sont les raisons qui poussèrent un certain nombre de nations, reconnaissant que les textes actuels de Droit international public réglant la guerre sur terre et sur mer ne s'adaptaient plus aux conditions nouvelles des conflits créés par le développement aéronautique, à rédiger un certain nombre de règles sur la guerre aérienne pouvant servir de bases à des conventions internationales.

Les pratiques de la grande guerre en la matière, bien que d'un utile secours dans la confection de ce nouveau Code de la guerre aérienne, étaient souvent contradictoires et les solutions adoptées trop rares pour que l'on puisse parler d'un véritable usage; aussi, la nécessité d'élaborer un Droit nouveau s'imposait-elle. Ce Droit nouveau, élaboré à La Haye, à la Conférence des Experts de 1922-23, est un Droit plus évolué que celui concernant les hostilités terrestres ou maritimes.

D'autre part, ce Droit étant appelé à jouer avec les précédents, soit côte à côte lorsque le conflit se produit uniquement entre aéronefs, soit concurremment dans des

(1) J. HOSTIE: *Examen de quelques règles du Droit international dans le domaine des communications et du transit* (Cours de l'Académie de Droit international de La Haye, 1932, t. II).

(2) Discours prononcé par le Jonkheer Van Karnebeek à la séance d'ouverture de la Conférence des Experts de La Haye de 1922-1923.

engagements aéroterrestres ou aéronavals, aura certainement sur ceux-ci des répercussions dont le résultat se fera sentir à plus ou moins longue échéance.

Nous nous bornerons ici à étudier l'influence de l'invention aéronautique sur la guerre navale. Les remarques générales précédentes nous dicteront l'ordre de nos développements, comprenant :

— une étude des différents régimes juridiques auxquels on a proposé de soumettre la guerre aérienne, question à la solution de laquelle est intimement lié le régime juridique de la guerre aéronavale;

— un exposé des règles applicables à la guerre aéronavale en prenant pour base de notre étude le texte élaboré par la Commission des juristes réunie à La Haye en 1923;

— en conclusion, un aperçu sur l'avenir du texte de 1923, sur la guerre aérienne.

Mais, avant d'aborder le côté d'ordre proprement juridique que comporte l'étude de la question, il nous semble utile de donner un bref aperçu sur les conséquences techniques apportées par l'invention aéronautique sur la guerre navale.

PREMIÈRE PARTIE

Répercussions de l'invention aéronautique
sur la technique de la guerre navale
et recherche doctrinale du régime juridique
de la guerre aéro-navale

CHAPITRE PREMIER

Influence apportée par l'invention aéronautique sur la technique de la guerre navale

Tout progrès scientifique, a bien remarqué, à La Haye, en 1907, le délégué italien le général de Robilant, a toujours trouvé son application à l'art militaire (1).

L'aéronautique ne pouvait échapper à cette loi. Dès sa naissance, en effet, elle a été envisagée et appliquée à des fins de guerre. Sous forme de ballons captifs ou libres à l'origine, d'avions ou hydravions à l'heure actuelle.

Mais, alors que jusqu'à la grande guerre on ne prévoyait une collaboration de l'aéronautique qu'avec les forces terrestres, il faut arriver à l'année 1914 et à celles qui la suivirent pour remarquer cette coopération dans l'ordre des opérations navales, coopération qui ne fut d'ailleurs parfaitement organisée qu'en 1917 (2). Cependant, même durant le conflit qui mit aux prises les grandes puissances mondiales, l'aéronef n'était, nous pouvons le dire, qu'un

(1) Actes et documents de la seconde Conférence de la Paix.

(2) Lieutenant de vaisseau d'Espel. Cours professé à l'Ecole de guerre navale.

engin fugitif, peu familier dans les conflits ayant la mer pour théâtre d'opérations, et dont la puissance nocive était fort incertaine.

Si bien que le navire tenait alors assez peu compte de cet adversaire éventuel dans ses moyens de défense, et qu'un officier embarqué sur le cuirassé amiral de l'armée navale française opérant dans les Dardanelles, pouvait écrire sur son "Carnet de bord" ces propos mélancoliques : « Des aéronefs autrichiens nous ont survolé, lâchant des bombes sans résultat ; mais elles paraissent assez puissantes à en juger par leur gerbe. Nous avons riposté avec des fusils, notre seule défense contre eux (1). » Actuellement, nous sommes bien loin de ce mois d'octobre 1914, date à laquelle se passaient ces événements.

L'aéronef, vu les progrès qu'il a accompli ces dernières années, en vitesse, en endurance, en transport de charges, est capable d'une action efficace contre les bâtiments de surface ; d'autre part, il est, dans la conduite des opérations, d'un tel secours, qu'il sera dans les guerres navales futures un instrument indispensable à la lutte sur mer. Aussi, la certitude de le rencontrer dans les conflits, et l'utilité incontestable de sa collaboration, ont-elles amené de profonds changements dans la technique de la guerre navale : à la fois dans l'ordre du matériel et la conduite des opérations.

(1) *Illustration* du 12 février 1937 — Lieutenant de vaisseau H. BALLANDE : *La maîtrise de la mer par l'avion ou par le cuirassé* (p. 173).

Dans l'ordre du matériel. — Pour que le bâtiment témoigne d'une résistance spéciale à l'attaque aérienne, il a fallu renforcer le cuirassement horizontal, dont l'épaisseur moyenne a passé, depuis l'entrée en scène de l'aviation offensive, de 7 à 20 centimètres. Aussi, un navire ainsi protégé peut-il résister à un puissant bombardement aérien.

A l'appui de cette affirmation, le lieutenant de vaisseau H. Ballande rapporte en ces termes les expériences faites aux Etats-Unis sur le cuirassé ex-allemand *Ostfriesland* :
« Ce bâtiment, âgé d'une douzaine d'années, était bien cloisonné et solidement construit, mais sa protection horizontale était limitée à un pont blindé de 8 centimètres et ses fonds avaient perdu, faute d'entretien, leur étanchéité. Il servit de cible à plusieurs escadrilles d'avions, dont les lancements se succédèrent pendant plus de vingt-quatre heures sans que l'on essayât d'aveugler les voies d'eau comme il eût été facile de le faire sur un navire armé. Malgré ces circonstances défavorables, il ne coula qu'après avoir reçu seize impacts directs de bombes dont les poids variaient de 115 à 1.000 kilogs et subi au voisinage immédiat de sa carène l'explosion sous-marine de trois bombes de 1.000 kilogs. »

Il est donc inutile de commenter la puissance de résistance à l'attaque aérienne de navires modernes qui, comme le *Dunkerque*, par exemple, possèdent deux ponts blindés, l'un de 125^{mm} et l'autre de 50^{mm} qui, tracé en dos d'âne, met le navire à l'abri des perforations.

Enfin, le compartimentage des vaisseaux en cloisons serrées pour limiter les risques d'invasion de l'eau en cas

d'avaries, le camouflage des unités combattantes par l'émission d'écrans de fumée ou leur dispersion sur un vaste plan d'eau, sont autant de mesures de défense en quelque sorte passive des navires devant leur adversaire aérien.

Mais il est un autre aspect, actif celui-là, que prend la défense contre avion et qui se caractérise également dans l'ordre matériel : nous voulons parler de l'artillerie de défense contre avions et de l'aviation embarquée.

La D. C. A. ou artillerie de défense contre avions, qui actuellement équipe tout navire de guerre, est de composition assez diverse.

Il a été prévu tout d'abord, à bord de toutes les unités navales, une artillerie spéciale de petit calibre (20 à 40^{mm}) : mitrailleuses lourdes, canons automatiques de petit calibre à tir très rapide (trois à quatre coups à la seconde) dont les projectiles ont été adaptés au genre de lutte particulière qu'est celle contre avions : balles traçantes, explosives et dispersantes.

D'autre part, à côté de cette artillerie spéciale dont nous venons de parler, l'artillerie ordinaire de certaines unités, leur artillerie secondaire, a été adaptée au tir spécial contre avions, faisant prévoir dans l'avenir que toutes les pièces, même les plus grosses, seront utilisées contre les aéronefs.

Déjà, « durant la grande guerre, les monitors britanniques *Marshall-Soult* et *Marshall-Ney* utilisèrent des projectiles fusant de 380^{mm} et dispersèrent ainsi à deux reprises, par un tir à très grande distance, les escadrilles d'hydravions allemands de Zeebrugge qui attaquaient en masse les destroyers et les drifters. Les petits cuirassés finlandais de la

classe Ilmarinen (1931) portent déjà une batterie principale de quatre pièces de 254^{mm} à double usage, c'est-à-dire aptes aux tirs contre objectifs flottants et contre aéronefs. » (1)

Mais la présence dans les flottes navales d'aéronefs est encore un autre aspect, actif celui-là, que prend la défense contre avions. L'avion apparaît, en effet, à l'heure actuelle, comme le meilleur antidote de l'avion lui-même.

Certaines unités navales ont été aménagées de telle façon qu'elles puissent recevoir à bord un ou plusieurs aéronefs : avions ou hydravions, qui seront « catapultés » lorsque les circonstances l'exigeront.

De plus, des navires spécialement aménagés pour le transport d'avions à grande distance, sorte d'immenses plateformes flottantes, pouvant prendre à leur bord de quarante à soixante-dix appareils, accompagnent toujours les escadres dans leurs déplacements (2).

Mais l'introduction dans la guerre navale de ce matériel nouveau qu'est l'aéronef est susceptible d'exercer sur la conduite des opérations de guerre elles-mêmes des conséquences notables.

L'avion participant à la guerre navale en tant qu'agent de reconnaissance, vu l'étendue de son champ d'exploration, élargira, par contre-coup, les opérations de la guerre maritime : le commerce neutre sera contrôlé avec plus d'ef-

(1) Voir *supra* article de l'*Illustration* déjà cité (p. 175).

(2) *Revue des Deux-Mondes* — René LA BRUYÈRE : *Le duel de l'avion et du navire* (p. 307, 15 nov. 1937).

ficacité, les opérations de guerre deviendront même plus nocives.

L'avion étant par excellence un engin d'observations de premier ordre, les flottes ne passeront plus leur temps, comme dans la dernière guerre, à se chercher sur l'étendue des mers; les tirs entre navires de surface deviendront plus précis grâce au contrôle des points d'impacts par les aéronefs; l'aviation de bombardement, groupée en véritables escadres aériennes, attaquera même les navires de haute mer; quant aux sous-marins, ils auront à compter avec ce nouvel ennemi aérien qui, pouvant les découvrir même à de grandes profondeurs, sera pour eux un adversaire dangereux.

Enfin l'aviation, protégeant l'accès des Etats belligérants à une grande distance de leurs côtes, modifiera la forme ancienne que prenait le blocus dans les guerres navales précédentes, obligeant les forces bloquantes à se tenir à une distance telle des côtes bloquées, que le contrôle des navires de commerce s'effectuera alors en haute mer.

Ainsi, comme nous venons de le voir, les modifications apportées à l'heure actuelle par l'aviation à la technique de la guerre navale sont d'importance. Cependant, le développement de ce nouvel engin de guerre qu'est l'aéronef, et notamment sa puissance dans le bombardement, ne pourrait-il faire craindre que l'avion ne supplantât le navire de surface dans une guerre navale future, et, en conséquence, n'y aurait-il pas lieu, ainsi que certains techniciens le prétendent, de modifier dès maintenant notre politique d'armements et, abandonnant toute construction nouvelle

de navires de surface, reporter tout notre effort sur des constructions massives d'aéronefs.

Bref, d'après les partisans de cette thèse, l'avion, vu sa puissance combative à l'heure actuelle, lui permettant de détruire toute force navale ennemie opérant en mer, serait à même de défendre à lui seul les communications maritimes.

Cependant, lorsque l'on envisage actuellement la politique d'armement des différentes nations maritimes, il peut paraître étonnant que celles-ci n'hésitent pas à mettre sur cale de nombreux cuirassés au moment même où les partisans exclusifs de l'avion découvrent l'inutilité des bâtiments de guerre.

Les arsenaux et les chantiers privés construisaient ou achevaient en effet, au milieu de 1937 : 5 cuirassés en Angleterre, 4 en France, 4 en Allemagne, 2 aux Etats-Unis, 2 au Japon et 2 en Italie. En outre, si l'on en croit certaines informations dignes de foi, l'U. R. S. S. négocierait aux Etats-Unis la construction de plusieurs bâtiments de ligne. La récente déclaration du Japon, par laquelle ce pays entend se soustraire au système des coefficients adoptés dans les différentes conférences navales, va d'ailleurs entraîner, ainsi que le laissent prévoir les déclarations des différentes nations intéressées, des constructions navales de grande envergure.

Comment donc expliquer ces constructions massives ? Serait-ce un effet de la routine, ou les conséquences d'un aveuglement collectif ? Ne doit-on pas plutôt juger comme prématurées les conclusions de ceux qui affirment que seul

l'avion est capable d'exercer à lui seul la maîtrise des mers? Il serait en effet curieux que les nations à l'unanimité engagent des programmes de défense massive pour des moyens de guerre qui ne seraient qu'un leurre. Il est probable qu'avant de suivre une telle politique, les organes compétents des différents pays qui ont la charge de la sécurité de leurs nationaux ne se sont pas décidés à la légère, et le fruit de leurs études et de leurs expériences les a sans doute amenés à conclure que, seul, à l'heure actuelle et dans le quart de siècle à venir, le bâtiment de ligne était capable de conserver encore l'hégémonie des mers.

Tel est d'ailleurs le point de vue britannique, dont il est difficile de nier la compétence en la matière et l'intérêt dans la circonstance : « Si les théories de ceux qui voudraient nous voir renoncer aux cuirassés sont fondées, nous perdons de l'argent en ne les suivant pas; mais, si elles sont fausses, c'est l'Empire que nous perdrons. »

Telles étaient les préoccupations des experts qui furent chargés d'étudier la « vulnérabilité du bâtiment de ligne par l'attaque aérienne », et dont le rapport a été publié en novembre 1936. On ne peut douter que, vu l'enjeu du débat, ils ne se soient efforcés de le résoudre au mieux des intérêts anglais.

« Rien ne permet actuellement d'affirmer, lisons-nous dans ce rapport, que l'aéronef peut remplir la tâche du bâtiment de ligne... Ce que l'on sait aujourd'hui de la vulnérabilité du cuirassé par l'attaque aérienne conduit à conclure que le cuirassé n'est pas périmé et ne saurait le

devenir dans un avenir rapproché. Une nation qui cesserait d'en construire s'exposerait à un grave risque de désastre. »

Ainsi se trouve nettement précisée par le rapport britannique la position du navire de guerre devant la menace aérienne (1).

Bref : « On ne pourra à vrai dire parler de la déchéance des marines tant que le cuirassé s'adaptera aux armes nouvelles aussi brillamment qu'il vient de le faire en face du péril aérien. Un engin aérien suffira peut-être plus tard à exercer la maîtrise de la mer ; mais, dans sa forme actuelle, l'avion est, à notre avis, incontestablement très loin d'assumer cette tâche. » (2)

(1) En 1935, aux Etats-Unis, le Spécial Board chargé d'étudier la même question concluait en ces termes : « Pas plus qu'elle ne peut occuper des territoires, l'aviation ne peut exercer la maîtrise des mers. »

(2) Article paru dans l'*Illustration* du 12 février 1937 (*op. cit.*)

CHAPITRE II

*Le régime juridique de la guerre aéro-navale
est intimement lié
au régime juridique adopté pour la guerre aérienne
Le recherche doctrinale de ce régime*

Jusqu'à l'époque de l'apparition de l'aéronef, la guerre n'avait que deux théâtres d'opérations : la terre et la mer. Les actes d'hostilité étaient cantonnés dans ces deux milieux. L'invention aéronautique vient de créer un moyen de guerre nouveau qui peut passer d'un élément à l'autre dans les combats qu'il peut livrer, évoluant indifféremment au-dessus de la terre ou de la mer.

Quelles seront alors les règles applicables à la guerre aérienne ? Sera-ce celles de la guerre maritime, celles de la guerre terrestre ou des règles particulières ? Comment se déterminera-t-on dans le choix de telle ou telle règle ? Ce sont là des questions fort embarrassantes.

Trois théories au moins peuvent être soutenues, et à chacune d'elles correspondront, par voie de conséquence, des règles applicables à la guerre aéro-navale.

La réglementation de la guerre aérienne a suscité de

nombreux ouvrages et des projets de Code multiples ; aussi, pour la commodité de l'exposé, rangerons-nous ceux-ci en trois groupes suivant leurs tendances :

— les uns soumettent la guerre aérienne à un régime juridique unique, quelle que soit la nature du territoire sous-jacent ;

— les autres, distinguant suivant la nature de celui-ci ou l'appartenance administrative de l'aéronef, admettent un système juridique double ;

— d'autres enfin dotent la guerre aérienne d'un régime juridique particulier.

Parmi les partisans d'un régime juridique unique, certains auteurs, frappés par l'analogie entre l'aéronef et le navire, ont voulu fonder le droit de la guerre aérienne sur les principes généralement admis de la guerre navale. Ne parle-t-on pas, en effet, couramment, de « flotte », de « navigation aérienne », de « vaisseaux de l'air », d'« équipage aérien », autant d'expressions courantes dans le vocabulaire maritime.

D'autre part, l'espace aérien ne se rapproche-t-il pas davantage de l'espace maritime que de l'espace terrestre ? En 1911, Paul Fauchille, partisan du système d'application à la guerre aérienne du régime juridique de la guerre navale, déclarait en effet, dans son rapport à l'Institut de Droit international : « Il y a d'abord entre la guerre aérienne et la guerre maritime de grandes analogies par le lieu où l'une et l'autre s'exercent ; l'espace aérien, par sa nature même, ressemble plus à la terre qu'à la mer ; les machines qui flottent dans l'atmosphère ont, d'autre part,

des liens très étroits avec celles qui voguent sur l'Océan. Ne les appelle-t-on pas souvent des navires aériens ? »

Sans doute, partant de tels principes, les règles de la guerre maritime inspireront naturellement le régime juridique de la guerre aéro-navale, conclusions auxquelles nous aboutirons nous-même, mais par d'autres voies; cependant, la principale objection que l'on puisse faire à cette théorie, c'est que la comparaison qu'elle fait entre l'air et la mer est des plus fausses.

Ainsi que le dit M. Raafat: « Les relations existant entre le territoire et l'espace situé au-dessus de lui, sont en réalité radicalement différentes de celles qui existent entre le territoire et la mer. — La mer est hors du territoire, l'air au contraire est sur les Etats. D'un côté il y a contact, de l'autre confusion. Ce qui se passe en haute mer, au delà des limites de la mer côtière, n'intéresse pas le territoire le plus proche; il n'en est pas de même pour l'espace aérien. » (1)

D'autres juristes au contraire, trouvant que les règles de la guerre terrestre sont mieux connues et plus complètes, veulent les appliquer à la guerre aérienne. MM. Pillet et de Boeck déclaraient en effet, en 1911, à la session de Madrid de l'Institut de Droit international, qu'« une assimilation entre automobiles et aérostats leur semblait beaucoup plus normale que celle entre aéronefs et navires » (2).

(1) Cf. *Revue générale de Droit aérien* (1934, pp. 762-763); W. RAAFAT: *La guerre aérienne et le Droit des gens*.

(2) *Id.*, *ibid.*

La conséquence logique d'une telle déclaration serait que l'avion ne pourrait pas participer à la lutte contre le commerce ennemi, la propriété privée n'étant pas susceptible de capture d'après les règles de la guerre terrestre. Interdiction, par conséquent, à l'aéronef de contrôler le commerce maritime ennemi, et, réciproquement, injonction aux navires de laisser libre le commerce aérien.

D'autre part, lorsque l'aéronef, collaborant avec les forces navales à des opérations ayant un caractère spécifiquement maritime tel le mouillage de mines, par exemple, opérations parfaitement concevables de la part d'un aéronef, aussi déraisonnable que cela puisse paraître, ce serait encore les règles de la guerre terrestre qui seraient applicables.

Il est permis de penser que de telles solutions ont peu de chances d'être adoptées dans la pratique internationale des guerres futures, pour la bonne raison que les diverses puissances belligérantes ne renonceront point délibérément dans un conflit éventuel à se servir contre le commerce d'une arme qui doit se révéler, pouvons-nous présager, d'une efficacité certaine.

D'autre part, à ces raisons inspirées par l'intérêt national des différents pays repoussant l'adoption dans la guerre aérienne des principes de la guerre terrestre, s'en ajoutent d'autres que la simple observation des faits peut suggérer : pourquoi, en effet, assimiler l'aéronef à un engin terrestre tel que l'automobile ? Le lieu de ses évolutions habituelles n'est point le sol, il n'y repose qu'avant et après chacun de ses départs ; mais que dire de l'hydravion : l'assimila-

tion à un engin terrestre ne peut plus jouer pour lui, alors que cependant, dans les deux éventualités examinées, l'engin est le même à peu de choses près. La complication devient encore plus grande lorsque nous avons à faire à un appareil amphibie.

C'est donc que l'assimilation à un engin terrestre est inexacte; le cadre des évolutions de l'aéronef étant l'air, il est illogique de lui faire suivre toujours et partout la condition d'un appareil terrestre duquel il ne se rapproche momentanément, qu'aux moments mêmes où il perd justement toutes les caractéristiques qui lui donnent sa qualité propre d'aéronef.

Niant encore le caractère propre de la guerre aérienne, certains auteurs l'assujettissent à un régime juridique double : régime juridique de la guerre terrestre ou navale, selon que les opérations se passent au-dessus de la terre ou des mers (1), ou selon que l'aéronef considéré appartient aux forces terrestres ou navales.

La première solution, que l'on a qualifiée de « géographique » (2), est inacceptable si, sans doute, du point de vue qui nous intéresse, dans la guerre aéro-navale, la visite et la capture étaient possibles; par contre, fait extraordinaire, dès que l'avion survolera le territoire ferme, il sera exempt de tout contrôle ou saisie, la propriété privée

(1) V. Albéric ROLIN : *Le Droit moderne de la guerre* (t. II, p. 425).

(2) V. Waheed RAAFAT (*Revue générale de Droit aérien*, 1934, p. 764).

étant, d'après les principes de la guerre terrestre, non sujette à capture.

D'autre part, il restera à délimiter le point exact à partir duquel l'avion, cessant de survoler la zone maritime, cessera d'être justiciable de la règle maritime pour être soumis au droit terrestre. Il n'est pas douteux que ce système juridique, s'il avait quelque chance d'être suivi, soulèverait des questions épineuses et aboutirait à des solutions inacceptables. On ne voit pas bien pourquoi, en effet, un avion volant au-dessus du territoire ferme serait soustrait au contrôle des belligérants, alors que survolant les mers il y serait soumis.

Quant aux partisans de la théorie faisant varier le régime juridique applicable à l'aéronef suivant l'appartenance administrative des forces aériennes, celles-ci dépendant des armées de terre ou de mer, nous pouvons dire qu'elle conduirait à des solutions peut-être encore plus inacceptables que la théorie précédente :

Soit en effet deux avions dépendant l'un des forces terrestres, l'autre des forces navales, et survolant de concert l'étendue des mers, nous arrivons à cette conséquence étonnante que, tandis que le second, dépendant des forces navales, pourra contrôler le commerce maritime, le premier se verra refuser toute prétention analogue.

Une solution éclectique, s'inspirant des deux précédentes, a été présentée par MM. Mérignhac et Rolland : Les règles applicables aux aéronefs varieront suivant qu'ils seront employés comme accessoires des opérations de la guerre terrestre ou navale, et, par application du principe

que l'accessoire suit le sort du principal, ce sera, selon les cas, les règles de l'une ou l'autre guerre qui s'appliqueront.

Mais, dans ce système encore, nous relevons l'anomalie curieuse qui consiste à soustraire l'aéronef à la visite et à la capture au cas où il se trouve en face d'aéronefs participants à des opérations terrestres.

On peut d'ailleurs faire une autre objection à ce système: comment déterminer quand on se trouvera en présence d'aéronefs participant à des opérations terrestres ou navales; il sera souvent impossible de qualifier cette participation. Enfin, le système de MM. Merignhac et Rolland a cette autre conséquence qu'on ne devra autoriser la guerre aérienne que dans la zone même des opérations de guerre terrestre ou maritime. « Etant un accessoire de ces opérations, elles ne sauraient en effet avoir lieu que si celles-ci existent et là où elles existent. On favorisera ainsi celui des deux belligérants qui aura envahi le territoire de l'autre; car ce dernier aura à subir dans son atmosphère les attaques aériennes de son adversaire, sans jamais porter les siennes au-dessus du pays de son ennemi. » (1)

Tels sont les dangers des théories qui conduisent à soumettre la guerre aérienne à un régime juridique admettant des règles de Droit différentes, s'appliquant à des situations pourtant identiques à celles qui peuvent se présenter dans la guerre maritime.

(1) FAUCHILLE: *Traité de Droit international public* (t. II: Guerre et neutralité, p. 603 et s.s.).

D'autres auteurs ont enfin soutenu qu'il faut doter la guerre aérienne de règles entièrement nouvelles, et une multitudes de Codes, dont nous ne citerons que quelques-uns, ont été élaborés conformément à cette idée.

Tels sont ceux proposés par MM. von Bar, Meurer, Westlake : défendant la guerre aérienne en tant qu'elle consiste dans le lancement de projectiles et d'explosifs; les aéronefs ne devraient être employés que comme moyen de communication, d'exploration et d'observation.

Quelques juristes permettent par contre aux aéronefs de lancer des projectiles, mais seulement dans un but de défense (1).

On a enfin proposé d'autoriser la guerre aérienne verticale, c'est-à-dire le jet des projectiles de l'air à la terre ou à la mer et de la terre ou de la mer vers l'espace, mais d'interdire la guerre aérienne horizontale, c'est-à-dire le jet des projectiles entre appareils aériens : « Le tir étant dans ce dernier cas forcément aveugle, puisqu'on ne sait jamais à quel endroit du sol tomberont les projectiles échangés. » (2)

De telles restrictions à l'emploi des aéronefs dans la conduite des hostilités, si elles pouvaient paraître possibles lorsque le développement aéronautique des nations étant encore peu avancé, l'acquiescement à de tels principes n'étant pas de leur part une trop grande concession aux

(1) Voir notamment Albéric ROLIN, *Annuaire de l'Institut* (t. XXIV, pp. 150-151).

(2) V. DE LA PRADELLE, *Annuaire de l'Institut* (t. XXIV, p. 339).

idées de paix, sont à l'heure actuelle définitivement écartées par les Etats qui ne renonceront jamais à un moyen de guerre légitime qui peut assurer leur supériorité.

Toutes les théories précédemment étudiées, à l'exception des dernières cependant, soumettant l'avion quant aux règles qu'il doit suivre dans la conduite des opérations de guerre, à celles de la guerre terrestre ou maritime, ont par ce fait même le tort de passer sous silence la nature propre de ce nouvel engin de guerre et tout ce qu'ont de particulier chacune des opérations qu'il accomplit : reconnaissances, bombardements, déroutements... L'esprit de systématisation étant poussé trop loin les conduit à des conséquences qu'il paraît difficile d'admettre. Toutefois, si, pour les besoins de l'exposé, nous avons insisté sur les principes directeurs de ces diverses théories, nous ne voudrions point faire croire, ce qui d'ailleurs serait contraire à la vérité, qu'elles ont été poussées par leurs protagonistes jusqu'à leurs extrêmes conséquences. Si l'impression laissée était telle, nous voudrions immédiatement en dissuader le lecteur. Les partisans de l'une quelconque de ces théories les corrigeaient par des emprunts faits à l'une ou l'autre d'entre elles. Il n'en reste pas moins vrai que les principes posés devaient dans leur ensemble inspirer et dominer les règles contenues dans ces différents systèmes juridiques.

DEUXIÈME PARTIE

Le texte élaboré à la Conférence des experts
réunis à La Haye en 1923
et la guerre aéro-navale

Les différents systèmes juridiques proposés jusqu'ici n'ayant à notre avis pas eu le don de satisfaire aux principes de logique et de simplicité qui doivent inspirer la rédaction d'un Code des lois de la guerre aérienne, ou encore ne correspondant pas aux pratiques des différentes nations en la matière, on pourrait penser que les usages de la dernière grande guerre auraient créé sur la question une véritable coutume qui n'aurait eu qu'à être sanctionnée et reconnue dans une convention internationale; or, il n'en est rien. Comme nous l'avons déjà fait remarquer dans notre introduction, la pratique de la dernière guerre n'a pas établi de principes définis qui pourraient servir de base à la confection d'un Code des règles de la guerre aérienne.

Sans doute les faits concernant la question ne peuvent être ignorés, ils seront tenus en considération comme ayant la valeur de précédents; mais il était nécessaire d'aborder la question *de novo*, et c'est le but que se proposèrent les experts réunis à La Haye en 1923, lorsqu'ils rédigèrent leur texte sur la guerre aérienne, texte dont la valeur incontestable tient à plusieurs facteurs :

Elaboré par des juristes et des techniciens travaillant dans une collaboration étroite, ce texte tient un milieu acceptable entre les nécessités de guerre qui seront celles des belligérants et la protection des neutres. La balance

semble être tenue dans un juste équilibre tenant à ce fait que les puissances en présence ne sachant pas si dans un prochain conflit elles seraient neutres ou belligérantes, se sont fait des concessions réciproques.

Ces différentes raisons expliquent que le texte de 1923, si toutefois il n'est pas ratifié par voie de conventions internationales, servira cependant de base au statut juridique des guerres aériennes de l'avenir, les différentes nations ne manquant pas de s'en inspirer pour la confection de leurs instructions nationales aux commandants de leurs forces armées.

Aussi, prendrons-nous également comme point de départ du statut juridique de la guerre aéro-navale ce texte de La Haye. Dans l'exposé des règles qui régiront ce conflit plein de particularité qu'est le combat entre navire et aéronefs, nous nous inspirerons dans nos remarques, ou lorsque le texte de La Haye sera muet sur certaines questions, des considérations suivantes :

La guerre aérienne suit en principe les règles de la guerre navale ou terrestre suivant la nature des opérations. Lorsque ces opérations sont telles qu'elles diffèrent de celles de la guerre navale ou terrestre, des règles propres seront alors édictées (1).

(1) Waheed RAAFAT : *La guerre aérienne et le Droit des gens* (Revue générale de Droit aérien, 1934).

TITRE I

LES ÉLÉMENTS DE LA GUERRE AÉRO-NAVALE

CHAPITRE PREMIER

Le théâtre des opérations

Jusqu'alors, dans la guerre navale et la guerre terrestre, le théâtre des opérations comprenait à la fois le territoire des Etats belligérants, leurs mers territoriales et la haute mer. Avec l'apparition de l'aéronef, un nouveau terrain de lutte se superpose aux premiers : l'air surplombant le territoire des belligérants, leurs mers côtières et la haute mer, atmosphère qui servira de champ clos aux combats que se livreront les engins aériens.

C'est donc, à l'exclusion de l'atmosphère surplombant le sol, les eaux territoriales neutres et les zones assimilées (Suez, Panama), l'atmosphère surplombant la haute mer et toute l'étendue d'air soumise à la souveraineté des belligérants, aussi bien celle dominant leur sol côtier et leurs

eaux territoriales, c'est-à-dire l'air maritime-territorial (1), qui sera le théâtre des opérations de la guerre aéro-navale.

Dans l'état actuel du Droit positif international public aérien, fixé par les conventions du 13 octobre 1919, 12 novembre 1926 et du 28 février 1929, la zone aérienne au-dessus des eaux neutres est soustraite au théâtre d'opérations des belligérants. Toutefois, comme la pratique coutumière des Etats est d'adopter généralement pour étendue de cette zone maritime dite mer territoriale une largeur de trois milles marins, il semble bien que, dans les conditions nouvelles d'une guerre moderne où interviendra l'aviation, cette limite serait parfaitement insuffisante et qu'il y aurait lieu pour la protection de l'Etat considéré à l'étendre. Cette idée a d'ailleurs fortement préoccupé la Commission internationale des juristes de 1923 et la délégation italienne proposa le texte suivant : « Il est entendu que l'espace atmosphérique s'étend à dix milles de la côte. » Le texte fut soumis pour étude à une sous-commission qui montra les conséquences fâcheuses que ne manquerait pas d'avoir sur la conduite des hostilités un système qui donnerait des limites différentes à la mer territoriale et à l'air côtier. On ne peut mieux résumer les critiques qui peuvent être adressées à ce système qu'en reprenant les termes mêmes du rapport de la sous-commission : « Il semble inévitable qu'une grande confusion ne découle d'une règle fixant pour l'air territorial une largeur différente de celle reconnue pour les eaux territoriales, tout spécialement dans les eaux

(1) PHILIT : *La guerre aérienne* (thèse, 1919).

des pays neutres au profit et pour la protection desquels cette proposition était présentée. Il suffit de prendre comme exemple l'article 41 (texte de La Haye) qui oblige un Etat neutre à s'efforcer de contraindre à atterrir un aéronef militaire belligérant qui pénètre dans sa juridiction. Si l'aéronef pénètre dans sa juridiction en venant de la haute mer, il devrait être contraint à amérir à dix milles de la côte, et si, conformément aux ordres neutres, il amérissait aussitôt, il se trouverait alors en dehors de la juridiction neutre, et l'Etat neutre ne pourrait l'interner. »

Aussi continue le rapport: « En principe il semble que la juridiction dans l'espace aérien devrait être un accessoire de la juridiction territoriale existant au-dessus, et qu'en l'absence de cette juridiction territoriale il n'y ait aucune base raisonnable d'une juridiction dans l'air. » (1)

Telles étaient les raisons qui empêchèrent la majorité de la Commission plénière, à sa dixième séance, d'adopter le texte proposé par la délégation italienne.

Quoi qu'il en soit, comme le fit remarquer M. de la Pradelle à la dixième séance de la Conférence de 1923, les experts français étaient unanimes à reconnaître qu'il fallait une protection plus grande du côté de l'air que du côté de la mer (2).

Il semble que la solution qui sera vraisemblablement adoptée dans les temps à venir, sera d'éloigner les limites de la mer territoriale en vue de protéger plus efficacement

(1) *La guerre aérienne* (Ed. internationales, p. 187).

(2) *Id.*, *ibid.* (p. 43).

les frontières maritimes des Etats qui, si la limite de trois milles était toujours admise, seraient à la merci d'un belligérant qui, disposant d'aéronefs, pourrait ainsi repérer les ouvrages défensifs ennemis et les détruire facilement.

LES ZONES DE GUERRE DANS LES CONFLITS AÉRO-NAVALS

Mais si, d'après le Droit positif actuel aérien, il résulte qu'en temps de guerre les différentes nations peuvent librement régler l'accès de l'atmosphère surplombant leurs territoires ou leurs eaux territoriales, principe que consacre également l'article 12 du texte élaboré par la Commission des juristes de La Haye : « En temps de guerre, tout Etat belligérant ou neutre peut interdire ou réglementer les mouvements ou le séjour des aéronefs dans sa juridiction », il est un milieu dans lequel les aéronefs peuvent librement circuler : c'est l'atmosphère au-dessus de la haute mer. Cet autre principe a été également formulé en 1923, dans l'article 11 du texte de La Haye, qui décide : « Hors de la juridiction de tout Etat belligérant ou neutre, tous aéronefs auront pleine liberté de passer et d'amérir. »

Or, contrairement à ce principe, ne peut-on craindre que dans les futures guerres aéro-navales soient formulées par les belligérants des interdictions de traverser certaines zones aériennes analogues à celles qui furent édictées sur mer pendant la grande guerre, interdictions manifestement contraires aux principes de la liberté de passage en haute mer.

Dès le 2 novembre 1914, en effet, le gouvernement anglais déclarait toute la mer du Nord « une région militaire minée et dangereuse pour la navigation » (1). Il était dit que les navires marchands de toutes espèces y seraient exposés aux plus graves dangers, excepté s'ils suivaient les directions spéciales de l'Amirauté. « Tous les navires commerçant entre les pays scandinaves et la Hollande étaient invités, s'ils se dirigeaient vers l'un de ces pays, à faire route par le canal anglais et le détroit de Douvres, d'où ils seraient acheminés vers la côte sud-est de l'Angleterre et de là sur leurs ports de destination. C'était assurément une mesure très grave; mais il est à remarquer que, dès le 24 octobre 1914, le "Department of State" avait publié une note de l'Amirauté britannique d'après laquelle les Allemands avaient posé des mines dans les eaux de la côte du Nord et l'Irlande et que, le 29 octobre, il annonçait que cette mesure de l'Allemagne pourrait entraîner l'Angleterre à fermer la mer du Nord. Au surplus, la note anglaise du 2 novembre 1914 ne menaçait pas les navires de toute catégorie et de toute nationalité de les torpiller, mais leur signalait le danger des mines en leur offrant le moyen de l'éviter. Tout autre est la mesure décrétée par le gouvernement allemand le 4 février 1915. L'Allemagne déclara, à cette époque, zone de guerre toutes les eaux autour de la Grande-Bretagne, où tous les navires ennemis seraient torpillés et les navires neutres non en sécurité. On sait que, plus tard,

(1) CLAPP : *Economic aspects of the war* (pp. 142 et s.s.).

cette zone militaire fut considérablement étendue et comprenait à la fin presque toute la mer du Nord, la Manche, une partie de l'Océan Atlantique et de la Méditerranée. Ces différentes mesures constituaient à tous les points de vue un intolérable abus, intolérable à cause de l'énorme étendue des régions maritimes où la navigation est interdite à tous navires quelconques, alors qu'elle ne peut être prohibée par les belligérants que dans la sphère d'action actuelle des opérations militaires. » (1)

La Conférence des juristes de 1923 n'a pas manqué, vu l'importance que la question peut prendre dans la guerre aérienne, de donner sur la matière quelques règles précises. Soucieuse d'empêcher que les pratiques abusives de la grande guerre ne revoient le jour, « mais aussi reconnaissant que la rapidité du vol des aéronefs les rendait capables d'entraver les opérations terrestres et maritimes, dans une mesure qui pourrait être très gênante ou même désastreuse pour un commandant belligérant, [la Commission] a jugé qu'il était nécessaire d'autoriser les commandants belligérants à avertir les intrus, et si l'avertissement était méconnu, à les contraindre à se retirer en ouvrant le feu sur eux. Mais comme il serait possible, par de tels moyens d'intimidation, de causer des désagréments inutiles aux neutres en les empêchant pendant des périodes longues ou non définies, de traverser certaines zones déterminées ou d'empêcher entre pays différents les communications aériennes

(1) Albéric ROLIN : *Le Droit moderne de la guerre* (p. 216 et s.s.).

au-dessus de la haute mer » (1), il a paru bon aux experts de La Haye de bien spécifier le temps pendant lequel ces interdictions pourraient jouer : ce temps est limité « à la durée des opérations dans lesquelles il [l'aéronef] est actuellement engagé » (Art. 30 du texte de La Haye).

D'autre part, un autre terme à l'extension possible dans l'espace de ces zones est apporté dans la rédaction du texte réglant cette question : l'emploi du qualificatif d'« immédiat » semble bien écarter toute extension abusive de la pratique (2). Notons d'ailleurs que l'article 30 règle seulement l'attitude que doit avoir un navire ou un aéronef vis-à-vis d'un autre aéronef, et que la question inverse qui peut se présenter, où c'est l'aéronef qui se trouve en face d'un navire, n'est point résolue.

On pourrait soutenir que l'aéronef devrait dans cette circonstance suivre les règles de la guerre navale; mais il n'y a sur ce sujet aucun texte de Droit positif. Les seules règles existant en la matière, et n'ayant qu'une valeur doctrinale, sont formulées dans le *Manuel des lois de la guerre maritime*, de l'Institut de Droit international, déci-

(1) *La guerre aérienne* (Ed. internationales, p. 201).

(2) Art. 30 du texte élaboré par les juristes de La Haye en 1923: « Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence d'aéronefs est de matière à compromettre le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé, il peut interdire le passage d'aéronefs neutres dans le voisinage immédiat de ses forces ou leur imposer un itinéraire. L'aéronef neutre qui ne se conforme pas à une semblable prescription, dont il a connaissance par une publication du commandant belligérant, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui. »

dant : « Le navire qui s'introduit dans la sphère actuelle des opérations militaires peut être "refoulé". » Terme essentiellement imprécis et pouvant donner lieu à bien des interprétations.

Aussi croyons-nous que l'aéronef pourra bombarder un navire qui, après avertissement, continue à naviguer dans la zone des opérations. On objectera sans doute qu'en agissant ainsi, l'aéronef mettra en péril la vie des passagers à bord du navire sans espoir de secours, plusieurs raisons pouvant s'opposer à leur sauvetage : l'état de la mer ne permettant pas un amerissage, l'aéronef en question étant un avion, l'exiguïté de l'engin s'opposant à ce qu'il prenne à bord les passagers. Mais pourquoi soumettre à des règles plus sévères l'aéronef que le navire ? Ce dernier, en ouvrant le feu sur un avion, ne tient pas compte lui non plus de la vie de l'équipage et des passagers. Il semble juste, si l'on admet le bombardement de l'aéronef par le navire, d'assurer au premier, par voie de réciprocité, l'emploi d'un procédé de guerre analogue vis-à-vis du navire.

CHAPITRE II

Le Personnel dans la guerre aéro-navale

LES BELLIGÉRANTS

Comme l'a fait justement remarquer M. Struycken à la Conférence des juristes de 1923 réunis à La Haye : « Il n'y a pas de Droit écrit au sujet du personnel des navires de guerre. Les conventions de 1907 ne contiennent en effet aucune disposition générale définissant les belligérants dans la guerre maritime; cette définition devant naturellement trouver place dans le règlement des lois de la guerre maritime que la Conférence de la Paix se proposait d'élaborer ultérieurement. » (1). L'Institut de Droit international s'est efforcé de combler cette lacune et de préparer le terrain, d'ouvrir la voie pour ainsi dire, comme il l'a fait en d'autres matières, à l'activité future des Conférences de la Paix, et il a défini le personnel belligérant dans un article de son *Manuel* (2).

(1) *La guerre aérienne* (p. 26).

(2) Art. 11 du *Manuel de l'Institut sur la guerre maritime*, sous la rubrique « Personnel belligérant ».

Mais, quoi qu'il en soit de cette absence de textes de Droit positif à ce sujet, le port de l'uniforme étant général dans toutes les marines militaires actuelles, et, d'autre part, la qualité de combattant d'un personnel étant liée à sa présence sur le navire, il semble bien que ces pratiques aient remédié au défaut de codification en la matière. Aussi, lorsqu'un aéronef militaire se trouvera en présence d'un navire de guerre ennemi, devra-t-il s'inspirer de ces principes pour déterminer le caractère belligérant du personnel trouvé à bord.

Mais la remarque que nous faisons précédemment sur le personnel belligérant du navire, à savoir que la qualité de combattant d'un personnel est liée à sa présence sur le navire, est également juste s'appliquant au personnel à bord d'un aéronef; aussi, tant que les officiers ou l'équipage d'un aéronef militaire se trouvent à bord, il ne peut y avoir aucun doute quant à leur qualité de belligérant. Mais comme l'aéronef peut se trouver à terre assez fréquemment, cela pour des raisons multiples : atterrissage volontaire ou forcé, et que, dans ces diverses circonstances, le personnel de l'appareil peut s'en éloigner momentanément ou définitivement, il a paru bon aux experts de La Haye de formuler dans ce cas la règle suivante afin de pouvoir identifier plus facilement le personnel belligérant: « Les équipages des aéronefs militaires portent un signe distinctif fixe de telle nature qu'ils soient reconnaissables à distance au cas où ces équipages se trouvent séparés de l'aéronef. » (Art. 15.)

Remarquons tout de suite que ce cas de séparation, s'il

est susceptible de se produire assez fréquemment sur la terre ferme, sera au contraire assez rare lorsque l'aéronef aura ameri. Il faudrait supposer le cas assez invraisemblable où, l'aéronef ayant sombré, l'équipage aurait alors cherché refuge sur un engin flottant quelconque se trouvant à proximité de l'appareil détruit. Bref, un navire recueillant en mer des aviateurs ennemis devrait, pour leur attribuer la qualité de belligérant, se baser sur les principes précédemment exposés.

La qualité de belligérant une fois reconnue au personnel à bord d'un navire ou d'un aéronef, il y aura parmi celui-ci des combattants et des non-combattants.

LES COMBATTANTS

Nous remarquerons tout d'abord que parmi eux peuvent figurer, à côté des nationaux belligérants, des ressortissants neutres qui se sont engagés dans les forces armées.

Mais quelle sera la composition de ce personnel volant combattant ? Ce sera une partie de l'équipage, à l'exclusion des éléments qui sont employés à des services auxiliaires : par exemple les membres de l'Intendance, du service de Santé, les aumôniers militaires, catégorie spéciale du personnel qui, faisant partie de l'équipage, devra d'ailleurs être également militaire, l'article 14 du texte de La Haye spécifiant : « ...L'équipage doit être exclusivement militaire. » Cette prescription ayant pour but de soumettre l'ensemble de l'équipage à la discipline militaire.

Pratiquement, le personnel combattant de l'équipage

comprendra : les officiers ou les soldats préposés soit à la conduite des appareils militaires servant dans les opérations de guerre aérienne, soit chargés d'une mission spéciale dans le combat, la reconnaissance, l'observation ou le bombardement aérien. Les appareils militaires actuels comprennent souvent un personnel combattant nombreux : alors que les uns ont simplement un pilote et un membre d'équipage : mitrailleur, bombardier, photographe, observateur, télégraphiste, d'autres, et c'est le cas des appareils à grand rayon d'action et à grande capacité, comportent un véritable équipage ainsi que des mécaniciens accompagnant les appareils en cours de vol. Pour les dirigeables, ce personnel est encore plus nombreux.

Quant au personnel combattant à bord des navires de guerre, il nous est suffisamment familier pour qu'il ne soit point nécessaire d'y insister. La liste des combattants à bord va des chauffeurs aux officiers commandant le tir, en passant par les servants de pièces.

SITUATION DES COMBATTANTS TROUVÉS
A BORD DE NAVIRES ET D'AÉRONEFS DE GUERRE
PAR UN BELLIGÉRANT

Lorsque ces combattants tomberont entre les mains de l'ennemi, il est universellement admis qu'ils seront faits prisonniers de guerre. Mais quel sera alors le régime juridique qui leur sera applicable ? Sera-ce celui concernant les prisonniers de guerre terrestres ou maritimes ?

Le texte établi à La Haye en 1923 décide, en ce qui concerne la guerre aérienne, que ce seront les règles de la guerre terrestre qui s'appliqueront. L'article 62 du texte est en effet ainsi rédigé : « Sauf en tant que des dispositions spéciales sont posées par les présentes règles et sauf les dispositions du Chapitre VII des présentes règles où les conventions internationales indiquant que le Droit maritime et sa procédure sont applicables, le personnel aéronautique prenant part aux hostilités est soumis aux lois de la guerre et de la neutralité applicables aux troupes de terre en vertu de la coutume et de la pratique du Droit international ainsi que des diverses déclarations et conventions auxquelles sont parties les Etats intéressés. » En 1923, il n'y avait de règle de Droit positif qu'en ce qui concerne les prisonniers de la guerre terrestre; aussi l'extension au personnel combattant aérien de ces règles était-elle heureuse. L'unification dans les régimes applicables aux prisonniers de guerre a d'ailleurs été réalisée par la Convention de Genève de 1929, qui vise tous les prisonniers quels qu'ils soient.

Cependant, remarquons tout de suite que si le renvoi aux règles de la guerre terrestre dans certains cas est très normal, il est, à notre avis, malencontreux de poser en principe, comme le fait l'article 60 précité du texte de La Haye, l'application des règles de la guerre terrestre au personnel belligérant; car souvent l'analogie des situations susceptibles de se présenter dans la guerre aérienne avec celles de la guerre maritime commanderait plutôt l'application des solutions consacrées dans cette dernière.

LES NON-COMBATTANTS

Dans les conflits aériens, à côté des combattants on trouve également des non-combattants qui peuvent faire partie des forces belligérantes ou au contraire ne pas être compris parmi elles.

Parmi les non-combattants faisant partie des forces belligérantes, on peut citer les aumôniers et le personnel hospitalier, qui jouit d'une protection spéciale déterminée par l'article 17 du texte de La Haye de 1923 sur la guerre aérienne : « Les principes posés par la Convention de Genève de 1906 et par la convention pour l'adoption de la dite convention à la guerre maritime [Convention X de 1907] doivent s'appliquer à la guerre aérienne et aux ambulances aériennes, ainsi qu'au contrôle exercé sur ces ambulances aériennes par les commandants belligérants. »

Conformément d'ailleurs à ces principes, mais postérieurement, la convention de la Croix-Rouge de Genève du 29 juillet 1929 a appliqué à ce personnel volant des règles sensiblement analogues à celles qui étaient établies pour la guerre terrestre : « Le personnel exclusivement affecté à l'enlèvement, au transport et au traitement des blessés et des malades ainsi qu'à l'administration des formations et des établissements sanitaires, les aumôniers attachés aux armées seront respectés et protégés en toutes circonstances. S'ils tombent entre les mains de l'ennemi, ils ne seront pas traités comme prisonniers de guerre. Les militaires spécialement instruits pour être le cas échéant employés comme

infirmiers ou brancardiers auxiliaires à l'enlèvement, au transport et au traitement des blessés et des malades, et munis d'une pièce d'identité, seront au bénéfice du même régime que le personnel sanitaire permanent, s'ils sont capturés pendant qu'ils remplissent ces fonctions. » (Article 9, chap. III.) L'article 12 continue: « Les personnes désignées dans l'article 9 ne pourront être retenues après qu'elles seront tombées au pouvoir de la partie adverse. Sauf accord contraire, elles seront renvoyées aux belligérants dont elles relèvent dès qu'une voie sera ouverte pour leur retour et que les exigences militaires le permettront. En attendant leur renvoi, elles continueront à remplir leurs fonctions sous la direction de la partie adverse; elles seront de préférence affectées au soin des blessés et des malades du belligérant dont elles relèvent. »

Telles sont les règles de Droit international positif s'appliquant au personnel religieux ou médical trouvé à bord d'aéronef belligérant ou des appareils aériens utilisés comme moyen de transport sanitaire. Il est à noter qu'en ce qui concerne ces derniers appareils, l'article 18 du chapitre V de la Convention de Genève de 1929 fait un sort spécial aux pilotes, manœuvres et opérateurs de télégraphie sans fil qui, capturés à bord de ces aéronefs, « seront rendus à la condition qu'ils ne soient plus utilisés, jusqu'à la fin des hostilités, que dans le service sanitaire. »

Nous avons examiné jusqu'ici la situation du personnel non-combattant faisant partie des forces belligérantes trouvé à bord d'un aéronef; lorsque, dans le cas inverse, ce sera l'aéronef qui capturera un navire, il devra suivre les règles

établies à la Conférence de la paix de 1906, dont la X^e convention traite de l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève. L'article 10 de cette X^e Convention s'exprime ainsi : « Le personnel religieux, médical et hospitalier de tout bâtiment capturé est inviolable et ne peut être fait prisonnier de guerre; il emporte en quittant le navire les objets et les instruments de chirurgie qui sont sa propriété particulière. Ce personnel continuera à remplir ses fonctions tant que cela sera nécessaire, et il pourra ensuite se retirer lorsque le commandant en chef le jugera possible. » On voit d'après ce texte que le traitement que les belligérants doivent respectivement adopter les uns vis-à-vis des autres pour leurs forces non-combattantes, navales ou aériennes, est sensiblement le même.

Quant au personnel non-combattant ne faisant pas partie des forces belligérantes qu'un navire peut trouver à bord d'un aéronef, sa condition juridique et les catégories sociales auxquelles il appartient nous sont données par l'article 13 des règlements de La Haye de 1899 et 1907 concernant la guerre sur terre, puisque l'article 62 du texte de la guerre aérienne prescrit l'application des règles de la guerre terrestre. Cet article 13 des règlements de La Haye de 1907 est rédigé comme il suit : « Les individus qui suivent une armée sans en faire directement partie, tels que les correspondants et les reporters de journaux, les vivandiers, les fournisseurs, qui tombent au pouvoir de l'ennemi, ont droit au traitement des prisonniers de guerre, à condition qu'ils soient munis d'une légitimation de l'autorité de guerre de l'armée qu'ils accompagnent. »

Mais, au contraire, lorsque ce sera l'aéronef qui capturera un navire de guerre belligérant, il appliquera concernant ce personnel non-combattant ne faisant pas partie des forces belligérantes, les règles non écrites de la guerre maritime. Enfin, il peut arriver que, dans les guerres modernes, il se trouve à bord des unités navales ou aériennes une catégorie spéciale de personnes : les attachés militaires d'Etats étrangers suivant avec les belligérants le développement des hostilités. Le Droit positif international aussi bien terrestre que maritime ou aérien, ne contenant rien à leur sujet, les décisions à prendre les concernant seront dictées par les principes de la courtoisie internationale : pratiquement, ils seront relâchés pour éviter toutes complications diplomatiques avec le pays dont ils relèvent.

CHAPITRE III

Le Matériel

L'aéronef intervenant dans la guerre navale a apporté à celle-ci sa collaboration propre, qui se manifeste aussi bien dans l'attaque que dans la défense; il faudra, pour que cette collaboration se montre efficace, que l'aéronef soit non seulement doté d'armes le rendant apte à soutenir le genre particulier de combat qu'il livrera, telles que bombes, torpilles aériennes, canons (avions-canons), mais encore qu'au moment voulu il soit présent pour offrir son aide aux forces navales, d'où nécessité ou bien d'aménager certains croiseurs de façon qu'ils puissent recevoir à leur bord des aéronefs « catapultés » au moment voulu, ou encore de construire de toutes pièces un matériel spécial, sorte de vaste plateforme flottante capable de transporter en groupes importants et à de grandes distances des aéronefs qui prendront leur essor sur leur pont : ce sera le navire porte-aéronefs.

La grande guerre a déjà connu ces différentes sortes d'armes ou d'engins dont elle vit le développement au cours des quatre années de lutte.

Au début des hostilités, l'aéronautique maritime est inexistante; son utilisation militaire n'était nullement définie, car on ne savait quelle forme allait revêtir la guerre sur mer. C'est lorsque, quelques mois plus tard, les premiers sous-marins commencèrent à attaquer les navires marchands, que l'aviation maritime fut de suite orientée vers la lutte contre cet objectif fugitif qu'est le sous-marin. Le matériel aéronautique se perfectionnera peu à peu, mais assez lentement cependant pour soutenir ce genre de lutte particulier; il faudra attendre les résultats obtenus, pour établir une doctrine d'utilisation et adapter en conséquence le matériel aéronautique aux nouvelles nécessités de la guerre sous-marine. L'histoire de l'aéronautique navale française durant la grande guerre est certes celle d'une succession de faits héroïques, mais encore celle du développement de l'endurance des moteurs au vol, de l'augmentation du poids des charges transportées, des améliorations des moyens d'attaque et de défense.

En 1916, les avions sont si peu puissants qu'ils emportent seulement deux bombes de 22 kilogs et ont un faible rayon d'action; jusqu'à la fin de cette année, les bombes aériennes seront d'ailleurs lancées uniquement à la main ou au moyen d'instruments de fortune fabriqués dans les centres. Ces bombes s'avèrent assez peu efficaces, un grand nombre d'entre elles n'explosent pas. Voici, en effet, en 1918, année de la fin de la guerre cependant, le pourcentage des ratées : 8 % de ratées en mars, 10 % en avril, 39 % en juin, 18 % en juillet, 8 % en août, 20 % en septembre. En 1917, des avions-canon Voisin sont mis en service et

donnent d'assez médiocres résultats. Au cours de la guerre on enregistre encore la mise en service de porte-aéronefs tels le *Nord*, le *Pas-de-Calais*, le *Rouen*, le *Campinas* (1).

Enfin, durant le conflit de 1914-18, l'on vit quelques aéronefs, précurseurs de nos aéronefs hospitaliers modernes, remplir des missions sanitaires notamment en Serbie (2).

Mais l'existence même de ce matériel nouveau pose des questions d'ordre juridique qu'il convient de résoudre.

DU CARACTÈRE MILITAIRE D'UN AÉRONEF

Le texte élaboré à La Haye en 1923 pose en principe que pour être considéré comme militaire, un aéronef doit être commandé par un officier commissionné à cet effet et avoir des marques d'identification distinctes. L'article 3 du texte de La Haye s'exprime en effet ainsi : « L'aéronef militaire doit porter une marque extérieure indiquant sa nationalité et son caractère militaire. » L'article 14 du même texte porte : « Un aéronef militaire doit être sous le commandement d'une personne dûment commissionnée ou inscrite sur les contrôles militaires de l'Etat. »

Ces conditions que doivent remplir les aéronefs pour être considérés comme militaires sont d'ailleurs conformes à l'ensemble des textes de Droit international antérieurs

(1) V. sur la question: Lieutenant de vaisseau D'ESPEL, Cours professé à l'Ecole de guerre navale (Service historique de la Marine).

(2) V. KROELL : *L'aéronautique en temps de guerre* (p. 61).

ou postérieurs à la réunion de la Commission des juristes de La Haye.

Dans la convention de navigation aérienne signée entre l'Italie et la Hongrie le 5 juillet 1932, on trouve une définition considérant comme aéronef militaire: « Tous ceux qui font partie de l'organisation militaire et qui, au moyen de signes distinctifs, sont caractérisés comme aéronefs militaires, ou qui sont commandés par des personnes en service militaire. »

Dans le traité entre la République tchécoslovaque et l'Autriche, signé à Vienne le 15 février 1927, la formule est plus large encore; l'article 2, § 2, porte: « Devront être considérés comme aéronefs militaires ceux qui font partie de l'armement militaire, ou qui portent les marques attestant leur caractère d'engins militaires, ou qui sont placés sous le commandement d'un personne en service dans l'armée et désignée à cet effet. » La définition de l'article 37 de la C. I. N. A. : « Est considéré comme aéronef militaire, tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet », texte encore plus compréhensif que les précédents, est reproduite par quelques conventions particulières: art. 1 dans la convention du 22 mars 1928 entre la France et l'Espagne; art. 1^{er} de la convention belgo-espagnole du 27 février 1932; art. 4 du décret portugais du 25 octobre 1930 (1).

Mais le double critérium consacré à La Haye en 1923: marques extérieures, commission spéciale de l'officier

(1) KROELL: *L'aéronautique en temps de guerre* (pp. 61 et ss.).

commandant, est à notre avis trop étroit, et il est à supposer que la pratique internationale dans les guerres futures prendra également en considération le fait retenu actuellement par certains Etats que les conditions de construction d'un aéronef : son armement, sa forme, font de lui un engin militaire.

TRANSFORMATION D'UN AÉRONEF DE COMMERCE EN AÉRONEF DE GUERRE

Mais le matériel volant des forces combattantes n'est pas uniquement composé d'appareils ayant dès leur mise en service fait partie des forces militaires; nul ne peut en effet contester aux belligérants le droit d'employer des aéronefs civils à titre auxiliaire pour les besoins de la lutte, à la condition qu'ils soient munis de signes distinctifs et mis sous l'autorité d'un commandant belligérant commissionné. Il faut toutefois se demander dans quelles conditions va s'opérer la transformation des aéronefs civils en aéronefs militaires : où peut-elle avoir lieu ?

Certainement dans la juridiction de tout belligérant, c'est-à-dire sur son territoire et dans ses eaux territoriales ainsi que dans l'espace aérien les surplombant. Il est de même hors de doute que toute transformation dans le territoire, les eaux territoriales neutres ou l'espace aérien dépendant de ceux-ci est interdit. Un tel acte constituant en effet une violation de la neutralité de l'Etat considéré.

Mais cette transformation peut-elle se faire en haute mer ?

S'agissant d'un navire, les puissances présentes à la deuxième Conférence de la paix ne purent se mettre d'accord sur ce point; il ne peut d'ailleurs résulter de la pratique des nations une coutume établie lorsqu'il y a des oppositions aussi sérieuses et aussi importantes que celles qui se sont manifestées lors de la Conférence de la paix de 1907.

En ce qui concerne l'aéronef, bien que le texte élaboré en 1923 à La Haye sur la guerre aérienne porte qu'« Un aéronef non militaire belligérant, public ou privé, peut être transformé en aéronef militaire, à condition que cette transformation soit effectuée dans la juridiction de l'Etat belligérant auquel appartient l'aéronef et non en haute mer », il est probable qu'un accord n'est point encore possible sur la question. Les oppositions qui se sont manifestées au sujet du navire renaissant à propos de l'aéronef. Cependant, est-il souhaitable de voir, ainsi que certains Etats le demandent, interdire la transformation d'un aéronef privé en aéronef militaire au-dessus de la pleine mer ?

Reprenant l'argumentation qui fut celle des membres de l'Institut de Droit international: MM. Hagerup, Holland et Ed. Rolin-Jacquemyns, relativement à la transformation des navires, arguments qui peuvent s'appliquer à l'aéronef, le débat peut se résumer ainsi: « La transformation en haute mer a quelque chose qui choque la loyauté. Elle sera une source de surprises et de dangers pour les neutres qui ont intérêt à savoir à l'avance quels aéronefs peuvent exercer les droits d'un belligérant. Il est difficile d'admettre qu'un aéronef marchand sortant d'un port neu-

tre où il s'est ravitaillé, ce qu'il n'aurait pu faire s'il avait été aéronef de guerre, puisse, aussitôt en mer, mettre à profit les avantages dont il a joui en port neutre pour se transformer et se livrer à la capture. »

Si nous reprenons un à un ces divers arguments contre la transformation opérée en haute mer, nous remarquerons que le premier a le tort d'être un peu vague : il serait utile de marquer en quoi cela choque la loyauté. Le second et le troisième sont assez sérieux ; mais à notre avis, et comme l'a fait remarquer M. Strisower à propos du navire, à l'Institut de Droit international, un motif juridique des plus sérieux plaide pour la faculté de transformation en haute mer : « La transformation constitue un acte de souveraineté ; or, rien ne s'oppose dans la mer ouverte à l'exercice de la souveraineté des Etats à l'égard des navires portant leur pavillon. » Et c'est ce motif qui nous pousserait à reconnaître ce droit à l'aéronef comme il a déterminé en ce sens la Commission de l'Institut de Droit international chargée d'examiner la question pour le navire, bien que, en séance plénière, l'Institut ait jugé préférable que la transformation en pleine mer du navire fût interdite.

Toutefois, il convient de remarquer que si cette transformation de l'aéronef en haute mer peut s'effectuer soit en plein vol, soit sur un navire, il est à présager, vu la grande rapidité de déplacement de l'aéronef, que cette pratique sera quand même assez rare dans les conflits futurs. Durant la dernière guerre, aucun cas analogue ne s'est d'ailleurs présenté.

L'AÉRONEF SANITAIRE MILITAIRE

L'aéronef, s'il apporte dans la guerre navale de nouveaux moyens de destruction, peut néanmoins être employé dans un but qui n'est pas uniquement celui d'attenter à la vie de l'adversaire; employé en vue de secourir les blessés et les mourants, l'aéronef sanitaire, grâce à sa grande vitesse de déplacement, est susceptible d'apporter à la science médicale un secours efficace. Si, comme nous l'avons vu précédemment (1), il y eut quelques précédents durant le conflit de 1914-18 à un tel emploi d'aéronefs, ce fut surtout après guerre, dans les expéditions coloniales (2) et dans les guerres futures que ce nouveau mode de transport des blessés jouera efficacement.

L'article 17 du texte élaboré par les experts à La Haye touchant les aéronefs sanitaires, leur prescrit de suivre les mêmes règles que celles de la guerre maritime quant aux insignes qu'ils doivent arborer pour jouir des privilèges spéciaux édictés en leur faveur : « Les principes posés par la Convention de Genève de 1906 et par la convention pour l'adaptation de ladite convention à la guerre maritime [convention X de 1907] doivent s'appliquer à la guerre aérienne et aux ambulances aériennes. » Cette convention X de 1907 prescrivait notamment : « Les bâtiments hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale verte

(1) *Supra*, p. 54.

(2) *Lecture pour Tous* (janv. 1933).

d'un mètre et demi de largeur environ. » Conformément à ces dispositions, la Conférence de Genève de 1929 est venue légiférer en ce qui concerne les aéronefs sanitaires, et, reprenant les termes de la convention X de 1907, porte, dans son article 18 du chapitre V : « Les appareils aériens utilisés comme moyen de transport sanitaire . . . seront peints en blanc et porteront ostensiblement le signe distinctif de la Croix-Rouge ou autres autorisés . . . »

CONDITIONS JURIDIQUES
DU NAVIRE AYANT A BORD DES AÉRONEFS
ET DU NAVIRE PORTE-AÉRONEFS

Les marines de guerre ayant au cours de leurs déplacements besoin d'aéronefs, en embarqueront à bord de certaines de leurs unités ou construiront à cet effet ces sortes d'aéroports flottants que sont les navires porte-aéronefs. L'une et l'autre de ces pratiques sont maintenant courantes.

Lorsque deux ou plusieurs aéronefs, jamais plus de quatre pratiquement (1), seront embarqués à bord d'un navire de guerre, il est évident que la seule présence à bord de l'arme nouvelle qu'est l'aéronef ne saurait modifier la condition juridique du navire. Comme tel il continuera donc à être soumis aux règles de la guerre maritime.

Mais, au contraire, lorsqu'on se trouve en face d'un navire porte-aéronefs, cet engin nouveau, assez différent

(1) *Revue des Deux-Mondes* du 15 nov. 1937 : « Le duel de l'avion et du navire » (pp. 294 et s. s.).

par certains côtés d'un navire de guerre, doit-on le considérer comme appartenant à la catégorie des navires de combat dont l'arme principale serait alors les aéronefs campés à bord, ou, au contraire, devra-t-on le classer dans une catégorie nouvelle du matériel de guerre doté d'un régime juridique approprié ?

A cette question, l'article 3 de la première partie du Traité naval de Londres du 22 avril 1930 nous répond clairement, confirmant la première hypothèse: « L'expression porte-aéronefs comprend "tout navire de guerre" quel que soit son déplacement, spécialement et exclusivement aménagé pour le transport d'aéronef et construit de telle façon qu'il puisse y atterrir ou prendre son vol. »

SITUATION DES AÉRONEFS
A BORD DE NAVIRES DE GUERRE
OU DE NAVIRES PORTE-AÉRONEFS
ENTRANT DANS LES EAUX TERRITORIALES
OU DANS UN PORT NEUTRE

La difficulté de la question vient du fait que, d'après le texte des experts sur la guerre aérienne, les eaux territoriales, les ports ainsi que l'atmosphère les surplombant sont interdits aux aéronefs belligérants (1). Ne va-t-on pas, en conséquence, aboutir à des solutions inconciliables

(1) Art. 40 du texte des experts : « Il est interdit à un aéronef militaire belligérant de pénétrer dans la juridiction d'un Etat neutre. »

lorsque le navire porte-aéronefs ou le navire ayant à son bord des aéronefs se présentera à l'entrée des eaux territoriales neutres ? Le navire, d'après les règles de la guerre maritime, aurait le droit de pénétrer dans les eaux neutres ; l'aéronef, lui, ne pourrait pas.

Les experts de La Haye ont résolu la question d'une façon fort heureuse : distinguant selon que l'aéronef collaborant avec les forces navales se trouve ou non à bord du navire au moment même où il entre dans la zone neutre. Se trouve-t-il à bord, il sera considéré comme un accessoire du navire, un élément de son armement. L'article 41 des règles sur la guerre aérienne s'exprime ainsi : « Les aéronefs à bord d'un navire de guerre, y compris le porte-avions, seront considérés comme faisant partie de ce navire. » Se trouve-t-il au contraire séparé du navire, il sera alors considéré comme un engin de guerre indépendant, ayant une individualité propre et soumis comme tel au régime juridique particulier qui est celui de l'aéronef. Il lui sera interdit par conséquent de traverser la zone neutre pour venir rejoindre le navire auquel il est rattaché pour toutes les opérations de guerre.

Revenant maintenant au cas envisagé en premier lieu : où un navire ayant à bord des aéronefs, entre avec ceux-ci dans les eaux ou dans un port neutre, quelles seront alors, dans cette éventualité, les possibilités d'agissement de l'avion et du navire ?

Quant à la durée du stationnement et aux conditions du séjour du navire porteur d'aéronefs, elles seront fixées d'après la pratique internationale concernant les navires

de guerre : chaque Etat en règle les délais; néanmoins, en l'absence de dispositions spéciales, le délai est de vingt-quatre heures (art. 12 de la XIII^e convention de 1907). Cependant, le séjour peut être prolongé au delà de ce terme en raison de l'état de la mer ou en cas d'avaries. D'autre part, pour éviter les abus, l'article 17 de la même convention a réglé les conditions dans lesquelles les navires de guerre peuvent effectuer des réparations: « Dans les ports et rades neutres, les navires de guerre belligérants ne peuvent réparer leurs avaries que dans la mesure indispensable à la sécurité de la navigation et non pour accroître d'une manière quelconque leurs forces militaires. L'autorité neutre constatera la nature des réparations à effectuer, qui devront être exécutées le plus rapidement. » Quant au ravitaillement, le navire ne pourra compléter que ses approvisionnements du temps de paix. L'aéronef devant être considéré sur un navire comme une arme de guerre, il ne pourra donc être question pour lui de se ravitailler même en essence. Le neutre passant outre « accroîtrait les forces militaires du belligérant ».

De plus, lorsque plusieurs navires appartenant à des nations actuellement en guerre séjournent en même temps dans un port neutre, il est admis, dans la guerre maritime, qu'un délai de vingt-quatre heures doit s'écouler entre leur départ au cas où ils viendraient à quitter le port. Il est probable que cette pratique s'avèrera inefficace, vu la grande rapidité des navires et aéronefs de guerre modernes pouvant atteindre, même vingt-quatre heures après, un navire de commerce qui a quitté ce port neutre.

Enfin, de l'article 47 du texte de La Haye de 1923, prescrivant qu'« un Etat neutre est tenu de prendre les mesures dont il dispose pour empêcher les observations aériennes faites dans sa juridiction des mouvements, opérations ou travaux de défense d'un belligérant, dans le but de renseigner l'autre belligérant », il résulte que les aéronefs campés à bord de navires séjournant dans les eaux territoriales ou les ports neutres devront rester à bord et s'interdire tout survol du territoire neutre.

TITRE II

PROCÉDÉS D'EXÉCUTION DE LA GUERRE AÉRO-NAVALE

L'emploi de l'aéronef dans les combats actuels entraîne la mise en action de certains procédés de guerre nouveaux, qui ne peuvent être mis en œuvre qu'autant qu'ils sont conformes aux principes d'honneur et d'humanité qui doivent présider même aux luttes entre les peuples. Il est à l'honneur de notre pays de s'être toujours fait le champion de ces idées et d'avoir réfuté ardemment le proverbe connu, dont les Empires Centraux se firent une règle de conduite durant la grande guerre : « Nécessité n'a point de loi. »

Toutefois, il est un cas où, cependant, un pays même véritablement civilisé peut user de moyens de guerre qui peuvent sembler barbares, c'est lorsque son ennemi l'a devancé dans l'emploi de tels procédés et que la pratique exclusive qu'il pourrait en faire serait propre à lui assurer la supériorité dans le conflit; il est alors du devoir même de l'Etat attaqué de ne point hésiter quant au choix des moyens de guerre, s'il veut garder son indépendance et assurer la supériorité même de sa culture.

CHAPITRE IV

§ I

PROCÉDÉS LICITES

Attaques de navires de guerre ennemis par des aéronefs

Il est hors de doute, bien que certains auteurs aient avancé une opinion contraire (1), que l'usage de l'avion dans un conflit, et par conséquent les attaques qu'il peut effectuer contre des navires ennemis, sont des pratiques parfaitement légitimes. On ne voit pas en quoi en effet le tir venant d'un avion serait plus barbare que celui d'un croiseur de bataille.

D'ailleurs, déjà durant la grande guerre, on voit en plusieurs circonstances des navires de guerre aux prises avec des aéronefs.

L'amiral Scheer rapporte dans son ouvrage, *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, qu'en

(1) V. BEERNAERT : *La prohibition de la guerre des airs* (*R. D. I.*, 2^e série, t. XIV, p. 569) ; — MALUQUER, HOLLAND : *Annuaire de l'Institut* (t. XXIV, pp. 337 et ss.).

1915 les dirigeables allemands qui étaient partis pour bombarder Liverpool rencontrèrent sur l'Humber (rivière) le croiseur léger *Caroline* (3.810 tonnes) et lui firent des avaries graves. Le 15 mars 1916, les avions allemands ayant appareillé de List, ceux-ci bombardèrent des torpilleurs anglais; « l'un d'eux toucha même le destroyer *Medusa*, qui fut abandonné par son équipage avant de couler ». Selon la version anglaise, il aurait été abordé par le destroyer *Laverock*.

L'auteur anonyme de *Zeppeline uber England* raconte comment une escadre aérienne allemande attaqua à la bombe, à Grimsby, une flotille de navires auxiliaires dragueurs de mines.

Mais c'est surtout dans la lutte contre les sous-marins que se spécialisèrent les aéronefs. Les faits suivants illustreront cette pratique :

En septembre 1915, les sous-marins allemands *U. B. 6* et *U. C. 1* sont avariés par des bombes d'avions aux abords de Zeebrugge.

En 1916, le 7 octobre, le sous-marin *U. 35* est attaqué par des hydravions français du centre de Corfou; mais il fait front et descend à la mitrailleuse un des hydros, dont l'équipage est tué.

Le 18 mai 1918, les attaques successives d'une section aérienne d'Oran et de deux sections d'Arzew avarièrent un sous-marin qui, ne pouvant plus plonger, va se réfugier à Carthagène (1).

(1) Lieutenant de vaisseau D'ESPEL, ouvrage précité.

Le 18 septembre 1917, les aviateurs français Bellot et Allard attaquèrent, au large de Ras-Kepudia (Tunisie), le sous-marin *U. C. 94* qui fut sérieusement atteint et ne rejoignit sa base de Cattaro qu'avec de grandes difficultés (1).

Ces bombardements aériens n'ayant généralement d'autre effet que d'endommager les navires attaqués, étaient, on le voit, d'une efficacité assez faible, même vers la fin de la guerre, et nous citerons seulement à l'appui de cette affirmation cette dernière anecdote : « Le 7 juin 1918, deux appareils de Kelibia surprennent un sous-marin occupé à piller le breek italien *Cristoforo-Colombo*. Le sous-marin ayant une partie de son équipage sur le breek fait tête. Les hydravions attaquent à 100 mètres et lancent quatre bombes, dont l'une tombe le long de l'étrave; cette bombe n'éclate pas. D'ailleurs, une seule bombe éclate sur les quatre lancées. Tranquillement, le sous-marin reprend son équipage, s'éloigne et échappe à toutes les recherches des appareils de Bizerte. » (2)

A l'heure actuelle, il est probable, vu le développement de l'aéronautique moderne, que les rencontres entre aéronefs et navires seront plus fréquentes et plus meurtrières. L'aéronef ne se cantonnera plus seulement dans la chasse des sous-marins; il attaquera même, et avec des chances de succès, les navires de combat de surface. Si bien que ceux-ci seront obligés de compter désormais avec ce nouvel

(1) KROELL : *L'Aéronautique en temps de guerre*.

(2) Lieutenant de vaisseau D'ESPEL, *op. cit.*

adversaire. Cependant, si l'aéronef dans les engagements navals peut en toute liberté attaquer les forces ennemies, c'est bien entendu sous la réserve déjà signalée que, dans la lutte, il se conforme à cet esprit qui, comme le disait M. de la Pradelle en 1922, devait présider à l'élaboration des règles de La Haye sur la guerre aérienne : « maintenir à la guerre les caractères d'honneur, de civilisation et d'humanité ».

Mais les progrès de la science ont amené des modifications dans les moyens mis en œuvre dans la lutte contre cet objectif nouveau qu'est l'aéronef ; pour se défendre contre celui-ci, on a été conduit à employer des projectiles explosifs de petit calibre. L'aéronef est également, lui aussi, muni de canons ou de mitrailleuses pouvant tirer des projectiles analogues. L'emploi de telles armes par un navire s'explique par le fait qu'elles ont une rapidité de tir remarquable et que les propriétés explosives des munitions employées les rendent extrêmement meurtrières. Les mêmes raisons ont conduit l'aéronef à adopter un semblable matériel d'attaque ou de défense, raisons auxquelles s'ajoute cette autre considération que l'aéronef ne pouvant s'encombrer d'une trop forte charge de munitions, l'emploi de ces armes constitue pour lui l'armement idéal de légèreté et d'efficacité.

Mais l'emploi de ce nouveau matériel de guerre n'est-il pas contraire aux prescriptions de la déclaration de Saint-Pétersbourg du 29 novembre 1868, interdisant l'emploi de projectiles explosifs ou chargés de matières fulminantes ou inflammables d'un poids inférieur à 400 grammes ?

Il semble bien que les possibilités actuelles de l'aéronautique et les transformations qu'elle pouvait apporter dans les conditions de la lutte ayant été ignorées lors de l'élaboration de la convention de 1868, ces différentes raisons étant prises en considération, nous conduisent à juger comme implicitement abrogées les prescriptions de la déclaration de Saint-Pétersbourg sur la question. D'ailleurs, l'usage général et incontesté de tels engins durant le conflit de 1914 contribue à donner plus de poids à nos affirmations précédentes, et il semble bien que ce sont les mêmes considérations qui ont inspiré les experts de La Haye lorsqu'il rédigèrent l'article 18 des règles de la guerre aérienne ainsi conçu : « L'emploi de projectiles traçants, incendiaires ou explosifs, par ou contre l'aéronef, n'est pas interdit. Cette disposition s'applique également aux Etats qui sont partie à la déclaration de Saint-Pétersbourg de 1868 et à ceux qui ne le sont pas. »

Un autre nouvel engin d'attaque mis encore au point par les techniciens de l'aéronautique de combat, est l'aéronef torpilleur. La torpille étant permise aux sous-marins, il n'y a pas de raisons pour interdire une telle arme à l'avion. Si les procédés de lancement diffèrent, les effets restent les mêmes. L'avion peut encore mouiller des mines et l'emploi de l'aéronef dans un tel but se développera sans doute, vu sa grande facilité de déplacement et sa capacité de charge sans cesse accrue faisant de lui un remarquable mouilleur de mines. Il devra toutefois, ainsi employé, se conformer aux règles de la guerre navale posées dans la convention du 18 octo-

bre 1907, article 1^{er} : « Il est interdit: 1° de placer des mines automatiques de contact non amarinées, à moins qu'elles ne soient construites de manière à devenir inoffensive une heure au maximum après que celui qui les aura placées en aura perdu le contact; 2° de placer des mines automatiques de contact amarinées qui ne deviennent pas inoffensives dès qu'elles ont rompu leurs amarres. »

Est certainement permis encore cet autre nouveau procédé de guerre qui consiste à cacher un navire au moyen d'un écran de fumée émis par un aéronef, rendant ainsi le tir de l'ennemi moins précis.

Enfin, les aéronefs peuvent, de même que les navires, bien que cela leur soit encore peut-être assez difficile dans les conditions actuelles du développement aéronautique, détruire les câbles sous-marins.

Reprenant la conception de Louis Renault sur la destruction de ces câbles, nous pouvons dire que pourra être permise à un aéronef la destruction des câbles reliant deux points du territoire national du belligérant, les territoires respectifs des belligérants en présence, un belligérant à un neutre.

Quant au quatrième cas envisagé par le grand juriste, il concerne le câble qui relie deux territoires neutres. Il est à peine besoin de faire observer que sa destruction est absolument interdite aux belligérants. Les instructions navales françaises du 8 mars 1934 (1) sont d'ailleurs rédigées sur ce sujet conformément à l'opinion exposée. « Arti-

(1) *Bulletin officiel de la Marine* (1^{er} mai 1934).

cle 5. Si vous pouvez le faire sans compromettre le succès des opérations dans lesquelles vous serez engagés, vous mettrez hors de service, partout ailleurs que dans les eaux territoriales neutres, les câbles venant d'un pays neutre et atterrissant en territoire ennemi ou le traversant, les câbles sous-marins reliant exclusivement des possessions de l'ennemi. — Art. 6. Vous respecterez les câbles qui relient exclusivement entre eux deux pays neutres. »

*Les bombardements des villes côtières et des ports
dans la guerre aéro-navale (1)*

Dans la guerre de 1914-1918, le bombardement des villes côtières et des ports par les forces navales comprenant des navires de guerre et des aéronefs rattachés aux forces navales, fut d'une pratique courante. Dès 1915, les escadrilles allemandes bombardent les bases aériennes de Dunkerque et par leurs raids répétés causent d'importants dégâts au matériel aérien. Le 5 mars 1915, la ville de Hull sur l'Humber est bombardée par deux dirigeables : le *L. XI* et le *L. XIV*. Le 1^{er} avril de la même année, le *L. XI* et le *L. XVII* attaquent les villes de Sunderland et Middleborough, le lendemain la ville de Yarmouth est également bombardée. Les Alliés ripostèrent d'ailleurs

(1) Voir, sur l'ensemble de la questions : SPAIGHT: *Air Power and war right*; — GARNER: *International Law and the world war*; — Marcel SIBERT: *Le bombardement aérien* (*Revue générale de D. I. P.*) et articles parus dans l'*American Journal of International Law*.

vigoureusement à ces attaques : le 4 février 1915, les avions de la base aérienne de Dunkerque bombardent en plein jour les ports d'Ostende et de Zeebrugge, ainsi que les 21 et 22 mars. Le 10 août, des avions du même centre détruisent le zeppelin *L. XII* ameri dans le port d'Ostende. Les chiffres représentant le nombre de tonnes de projectiles déversés sur les bases sous-marines ennemies dans les Flandres, donnent une idée de l'activité de l'aéronautique alliée pendant la grande guerre : l'escadrille de Saint-Pol a lancé dans les trois premières années de la guerre 35 tonnes de bombes sur Zeebrugge et Ostende. En 1917, nos alliés avaient déjà lancé sur Ostende, Zeebrugge et Bruges, 80 tonnes d'explosif. Le nombre de bombes utilisées est le suivant : contre Zeebrugge, 2.254 bombes ; contre Ostende, 2.851 (1).

Mais les bombardements des ports et des villes côtières dans la guerre aéro-navale soulèvent des questions d'ordre juridique.

A cet égard, la pratique de 1914 est la suite d'une évolution commencée quarante ans auparavant, dont les étapes peuvent être brièvement analysées comme il suit : La Conférence de Bruxelles de 1874 décide que seules « les villes fortifiées et défendues » peuvent être attaquées. La première Conférence de La Haye de 1899 reprend le travail ébauché à Bruxelles et déclare qu'une « ville qui n'est pas fortifiée peut être attaquée si elle est défendue ». Enfin, dernier stade de l'évolution, la seconde Conférence de La

(1) Lieutenant de vaisseau D'ESPEL, *op. cit.*

Haye de 1907, consacrant le principe que « seule une ville défendue peut être attaquée », reconnaît cependant qu'une ville qui n'est ni fortifiée ni défendue mais contenant certains établissements spécifiés peut être bombardée par les forces navales dans le but de les détruire.

L'extension du droit de bombardement a donc été toujours progressif.

Cependant, l'article 24 des règles de La Haye sur la guerre aérienne, déclarant que « le bombardement aérien n'est légitime que lorsqu'il est dirigé vers un objectif militaire, c'est-à-dire un objectif dont la destruction totale ou partielle constituerait pour le belligérant un avantage militaire net », marque une orientation nouvelle du Droit international s'acheminant maintenant vers un nouveau stade et abandonnant le critérium jusqu'alors adopté de « défense », retient au contraire uniquement celui d'« objectif militaire ».

L'adoption de ce critérium est tout particulièrement heureuse en ce qui concerne les opérations aéro-navales. En effet, alors que, dans la guerre terrestre, un belligérant peut prendre possession *manu militari* d'objectifs militaires ne se trouvant pas dans une ville défendue : il n'a alors qu'à faire progresser ses forces vers les objectifs en question qui n'opposent point de résistance, les forces navales ou aériennes au contraire, ne pouvant occuper le territoire, force leur serait donc, si le critérium de défense était toujours seul admis, de s'abstenir de tout bombardement. Fort heureusement, le critérium d'« objectif militaire » pris en considération en 1907 pour la guerre navale, et seul retenu

en 1923 pour la guerre aérienne, vient leur permettre de mettre ces objectifs hors d'usage.

On peut d'ailleurs trouver, comme M. Spaight l'a montré (1), un acheminement vers ce critérium tout nouveau d'objectif militaire dans les pratiques des nations belligérantes durant la grande guerre : France, Allemagne, Angleterre.

La doctrine anglaise sur les bombardements aériens peut être dégagée de certains communiqués officiels qui furent faits durant la guerre. Le premier de ceux-ci venait de l'Amirauté et est daté du 16 février 1915, concernant un raid des forces aériennes, maritimes, sur Bruges et Ostende. Il déclarait notamment : « . . . Les instructions sont toujours rédigées de telle sorte qu'elles visent uniquement des points d'importance militaire [objectif militaire] et tous les efforts sont faits par les officiers en vol afin d'éviter le lancement de bombes sur les quartiers résidentiels des villes. »

M. Asquith répondit à une question de M. Jowett à la Chambre des Communes, le 4 mars 1915 : « Les attaques [par nos forces aériennes, navales ou terrestres] sont dirigées seulement contre des objectifs ayant une valeur militaire, et toute précaution est prise pour éviter tout dommage inutile dans l'accomplissement de la mission. »

En 1918, le sous-Secrétaire d'Etat à la Guerre, M. Mac Pherson, parlant à la Chambre des Communes au sujet

(1) V. SPAIGHT: *The British year book of International Law* (1923-1924).

des attaques sur les villes allemandes, déclarait, le 19 mars de cette même année : « En attaquant en plein jour, il a été possible de concentrer l'attaque sur des objectifs d'une importance militaire certaine, contraste frappant avec les méthodes confuses adoptées par l'ennemi. »

Et, conformément aux principes qui se dégagent des déclarations précédentes, les rapports anglais des commandants des forces navales ou aériennes visaient invariablement comme but de leur mission : les usines de guerre, les dépôts de munitions, les lignes de chemins de fer, autant d'objectifs qui sont des « objectifs militaires ».

Quant au fait que la ville était défendue ou non, il n'en était pas question.

La pratique française était plus complexe. Si les communiqués du gouvernement français concernant les bombardements aériens s'appuyaient fréquemment, pour justifier les raids de nos aviateurs, sur le droit des belligérants, dans un conflit, de détruire les objectifs militaires de l'adversaire, par contre, ces mêmes communiqués donnaient souvent comme autre explication le motif de « représailles » alors qu'il s'agissait cependant de bombardements sur des objectifs parfaitement légitimes (1).

La pratique allemande était singulièrement opportuniste et adoptait au mieux des ses intérêts, tantôt les critères d'« objectif militaire », de « villes défendues », tantôt celui de « villes se trouvant dans la zone des opérations »

(1) L. ROLLAND : *Les pratiques de la guerre aérienne* (R. C. D. I. P., 1916).

et comme telles légitimement exposées aux bombardements aériens. Lorsque des aviateurs français, le 15 juin 1915, bombardèrent les aciéries de Karlsruh, le communiqué officiel allemand protestait contre cette attaque d'« une ville ouverte, loin du théâtre des opérations et en aucune façon fortifiée ».

A la suite du bombardement de certaines villes de l'intérieur de l'Allemagne, un communiqué officiel de Berlin daté du 21 juillet 1916 déclarait que « jusqu'alors, les attaques aériennes allemandes ont été exclusivement dirigées contre des forteresses ou des ouvrages militaires compris dans la zone des opérations, à savoir : lignes de chemins de fer, concentrations de troupes... objectifs qui étaient étroitement liés aux opérations de guerre. »

Plus tard encore, à la fin de mai 1918, nous voyons le chancelier allemand Hertling exprimer son empressement à étudier une proposition éventuelle des Alliés en vue de mettre fin « aux attaques aériennes de villes comprises en dehors de la zone des opérations » ; et cette offre fut renouvelée au Reichstag par le général Wrisberg, le 8 juin 1918.

Cependant, le théâtre des opérations, remarquons-le, était singulièrement vaste pour les Allemands, puisque Paris était compris dans cette zone.

Ainsi, le critérium d'« objectif militaire » pris en considération dans les règles de la guerre navale et sanctionné par la pratique de certaines nations durant le conflit de 1914-1918, a rallié également, en 1923, les suffrages des experts réunis à La Haye pour étudier le statut juridique

de la guerre aérienne, et ils l'ont pris comme base de leur système sur les bombardements; mais, alors que dans le texte de La Haye il est le seul critérium retenu, il ne faut point oublier que les règles actuelles concernant les bombardements effectués par les forces navales, font par contre une large place à l'autre critérium de « villes défendues », primitivement seul pris en considération.

Mais, du fait des divergences entre les textes régissant la guerre aérienne et la guerre navale, il pourra résulter, lorsque les forces aériennes collaboreront avec les forces navales à des bombardements de ports ou villes côtières, des situations anormales: diverses éventualités peuvent être envisagées.

Navires et aéronefs bombardant des ports ou villes côtières non défendus se trouvant en dehors de la zone des opérations de guerre. — Le navire pourra bombarder les objectifs spécifiés dans l'article 2 du chapitre I^{er} de la IX^e convention de la deuxième Conférence de la paix de 1907: « Ouvrages militaires, établissements militaires ou navals, dépôts d'armes ou de matériel de guerre, ateliers et installations destinés à être utilisés pour les besoins de la flotte ou de l'armée ennemie, et les navires de guerre stationnant dans le port », à la condition que le commandant belligérant « prenne toutes les dispositions voulues pour qu'il en résulte pour cette ville le moins d'inconvénients possible ». L'aéronef, au contraire, participant aux opérations avec le navire de guerre et se trouvant en face des mêmes objectifs précités, dans le cas où ceux-ci

« seraient situés de telle manière qu'ils ne pourraient être bombardés sans entraîner un bombardement sans discrimination de la population civile, doit s'abstenir de bombarder » (1).

Donc, la prescription concernant l'aéronef est formelle : il ne doit point procéder au bombardement, alors que le navire le peut, quitte à prendre les mesures nécessaires pour que la population civile souffre le moins possible. Par contre, fait remarquable, s'il ne peut pas lui-même bombarder, l'aéronef pourra cependant guider le navire dans son tir contre les forces militaires, les dépôts d'armes, les usines employées à la fabrication de matériel de guerre (2).

Navires et aéronefs bombardant des ports ou villes côtières défendus se trouvant en dehors de la zone des opérations de guerre. — Le navire pourra procéder au bombardement de n'importe quel point de la ville, alors que l'aéronef ne pourra attaquer que les objectifs militaires qu'il peut atteindre « sans entraîner un bombardement sans discrimination de la population civile ». Faute de pouvoir observer cette prescription, il devra, comme dans le cas précédemment étudié, s'abstenir de bombarder. Cependant, remarquons que l'aéronef pourra guider le tir du navire non seulement contre les objectifs militaires énumérés dans l'article 2 du chapitre I^{er} de la IX^e convention

(1) Article 24, § 3, du texte élaboré à La Haye en 1923.

(2) Voir *supra* l'énumération des objectifs désignés dans l'art. 2 du chap. I^{er} de la IX^e convention de la Conférence de 1907.

de la deuxième Conférence de la paix de 1907, mais encore sur n'importe quel point de la ville.

Navires et aéronefs bombardant des ports ou villes non défendus se trouvant dans la zone des opérations de guerre. — Dans cette éventualité, le navire se verra autorisé à bombarder seulement les objectifs militaires énumérés dans la Convention de La Haye de 1907; l'aéronef pourra, par contre, non seulement guider le tir du navire sur les objectifs spécifiés, mais encore bombarder les « cités, villes, villages côtiers, ainsi que les habitations et les édifices s'y trouvant, pourvu qu'il existe une présomption raisonnable que la concentration militaire y est assez importante pour justifier le bombardement, en tenant compte du danger ainsi couru par la population civile » (1).

Navires et aéronefs bombardant des ports ou villes défendus se trouvant dans la zone des opérations de guerre. — Le navire peut bombarder n'importe quel point de ces ports ou de ces villes; l'aéronef, par contre, devra se conformer aux règles posées dans le cas précédemment examiné.

Il résulte de l'examen de ces différentes situations, les zones des opérations de guerre dont il s'agit étant « les zones des opérations des forces de terre » (2), que, comme le fait remarquer M. Spaight, si l'on veut aboutir à des solutions plus logiques que celles auxquelles nous sommes

(1) Art. 24, § 4, du texte de La Haye sur la guerre aérienne.

(2) Art. 24 du texte de La Haye de 1923.

parvenus, une modification au texte de La Haye s'impose : La zone des opérations qui doit être prise en considération dans un conflit aéro-naval n'est point la zone des opérations « des forces de terre », mais celle des forces de mer ; on devra décider que chaque fois qu'un aéronef collaborera à une action offensive avec des forces navales contre des villes côtières ou des ports, ceux-ci se trouveront *de facto* dans la zone des opérations (dans sa nouvelle acception) ; conséquence qui aura pour effet, ainsi que nous l'avons vu précédemment, de doter l'aéronef de pouvoirs plus larges que ceux dont il disposerait vis-à-vis d'une ville ne se trouvant pas dans une telle zone.

Remarquons enfin une différence de moindre importance que celle précédemment signalée entre le texte de La Haye de 1923 et celui de la deuxième Conférence de la paix, concernant les bombardements de villes côtières et de ports par les forces navales : alors qu'en principe ces dernières ne peuvent procéder à un bombardement qu'après avertissement préalable de la population, les nécessités militaires dispensant cependant de l'observation de cette règle (1) ; une prescription analogue n'est au contraire formulée en aucun point du texte de La Haye sur la guerre aérienne. En conséquence, un aéronef pourra donc procéder à un bombardement sans avertissement préalable.

Bombardements et réquisitions. — Dans la pratique de la guerre maritime, il est admis qu'un commandant belligé-

(1) Art. 2 du chap. I^{er} de la IX^e convention de la deuxième Conférence de la paix.

rant de forces navales peut donner des ordres de réquisition d'approvisionnements aux habitants d'un port ou d'une ville côtière ennemie. C'est cette pratique que sanctionne l'article 3 du chapitre I^{er} de la IX^e convention de la deuxième Conférence de la paix : « Il peut, après notification expresse, être procédé au bombardement des ports, villes, villages, habitations ou bâtiments non défendus, si les autorités locales mises en demeure par une sommation formelle refusent d'obtempérer à des réquisitions de vivres ou d'approvisionnements nécessaires aux besoins présents de la force navale qui se trouve devant la localité.

« Ces réquisitions seront en rapport avec les ressources de la localité. Elles ne seront réclamées qu'avec l'autorisation du commandant de ladite force navale et elles seront autant que possible payées au comptant, sinon elles seront reconnues par des reçus. »

Cependant, les juristes réunis à La Haye en 1923 n'ont pas jugé bon d'adopter une telle pratique dans la guerre aérienne, et l'article 23 du texte dispose : « Le bombardement aérien exécuté dans le but de contraindre à l'exécution de réquisition en nature ou au paiement de contributions en argent est interdite. »

Notons en terminant que les dernières dispositions de cet article 23 concernant les contributions en argent sont conformes à celles de la guerre maritime contenues dans l'article 4 du chapitre I^{er} de la IX^e convention de la deuxième Conférence de la paix, qui décide : « Est interdit le bombardement pour le non-paiement des contributions en

argent des ports, villes, villages, habitations ou bâtiments non défendus. »

§ II

PROCÉDÉS ILLICITES

Les règles de La Haye sur la guerre aérienne, établies en 1923, prescrivent : « Au cas où un aéronef est désarmé, les occupants qui tentent de s'échapper au moyen de parachutes ne doivent pas être attaqués au cours de leur descente. »

Il n'était pas inutile de formuler une telle règle, car les belligérants adoptèrent souvent une pratique contraire durant le dernier conflit mondial. M. Spaight écrit en effet dans son ouvrage *Aircraft in War* : Le 16 septembre 1918, le caporal français Leverrier fut tué d'une balle dans la tête alors qu'il tentait de s'échapper, son avion ayant pris feu; le sergent Mathieu trouva la mort dans des circonstances analogues, le 11 mars 1917. Mortane, dans son *Histoire illustrée de la guerre aérienne*, rapporte également que le sous-lieutenant Depoux fut l'objet du tir d'aéronefs ennemis lorsqu'il s'échappait en parachute de son ballon d'observation en flammes.

Cependant, pour être impartial, il faut reconnaître que, du côté des Alliés, semblable pratique fut également adoptée, et Hauptmann Stottmeister affirme qu'à plusieurs reprises des observateurs allemands à bord de ballons furent l'objet du tir d'aéronefs alliés alors qu'ils essayaient de s'échapper en parachute.

Cependant, si, dans les circonstances précédemment étudiées, il est inhumain d'ouvrir le tir contre ces aéronautes voulant échapper à la mort au moyen de parachute, il convient de réserver le cas où l'emploi de tels appareils n'est qu'un moyen de débarquement comme un autre de belligérants transportés par la voie des airs. La descente en parachute n'étant alors que le prélude à une attaque imminente, il est certain que les belligérants useraient de leur droit de légitime défense en attaquant ces assaillants d'un nouveau genre.

De même, est également interdite, comme contraire aux principes d'humanité, l'attaque aérienne ou navale d'un navire ou d'un aéronef qui se rend.

Est encore prohibée l'attaque par navires ou par aéronefs de moyens de transport soustraits par des conventions internationales aux rigueurs de la guerre : barques de pêche, navires servant à des services de petites navigations locales, navires ou aéronefs porteurs de laissez-passer affectés à des missions scientifiques ou religieuses, navires ou aéronefs de cartel, enfin des navires ou aéronefs spécialement affectés au transport et aux soins des blessés.

Il est bon toutefois, concernant ceux-ci, de rappeler quelle fut à l'égard des navires-hôpitaux la conduite des Empires Centraux : Allemagne, Autriche et Turquie, pendant les hostilités de 1914 à 1918. En 1915 et 1916, ces puissances coulèrent en effet le navire-hôpital *Britannic* et les bâtiments russes *Portugal* et *Uperiod*. Ainsi que le

rapporte M. Raoul Genet (1) : « Des notes allemandes (29 janvier 1917) et autrichiennes (31 janvier) firent connaître l'intention de ces pays de couler sans avertissement tout bâtiment hospitalier s'écartant d'une certaine zone dans la Manche et dans la mer du Nord. Le Comité international de la Croix-Rouge protesta officiellement le 14 avril 1917, mais les torpillages se poursuivirent malgré l'assurance donnée par les Alliés que les bâtiments transporteraient aussi des blessés allemands. »

Après l'*Asturias*, le *Gloucester-Castle*, le *Salpa*, ce furent le *Lanfranc*, le *Donegal*, le *Dover-Castle* qui furent ainsi envoyés par le fond avec leurs blessés, leurs malades et le personnel médical affecté à leurs soins.

En 1918, la série de torpillages continue avec le *Rewa*, le *Glenart-Castle* et le *Guildford-Castle*. Ces véritables actes de piraterie accomplis par des navires de surface ou des sous-marins laissent prévoir que dans un conflit futur, où l'aéronautique de guerre serait appelée à jouer un rôle important, si les nations énumérées précédemment maintiennent leurs doctrines sur « les nécessités de guerre », nous assisterons à un renouveau de telles pratiques sur un plan encore plus vaste.

Enfin, la guerre aérienne ne sera pas soustraite aux principes généraux gouvernant les guerres terrestres ou maritimes interdisant l'emploi de moyens de guerre barbares. Un aéronef ne pourra donc lancer sur l'ennemi de microbes ou d'objets empoisonnés.

(1) *Précis de Droit maritime pour le temps de guerre.*

L'emploi de fausses marques

Durant la guerre de 1914, les Empires Centraux, en ce qui concerne les aéronefs, firent à plusieurs reprises usage de fausses marques. Des communiqués français accusèrent d'ailleurs les Allemands d'avoir recours à de tels procédés, et nombreux sont les témoignages dignes de foi que l'on peut citer à l'appui de cette assertion :

Le capitaine Doumer, aviateur français, rapporte qu'il rencontra, le 2 décembre 1916, un avion allemand portant sur le revers supérieur de ses ailes des cocardes tricolores et sur l'autre revers la croix noire allemande. Les Italiens accusèrent les Autrichiens d'avoir renvoyé un dirigeable arborant le pavillon italien et portant un nom italien (*Ferra*) bombardier Marecchi, près de Rimini, à la fin de mars 1915; enfin, il fut constaté en maintes circonstances que des aéronefs allemands descendus dans des combats aériens portaient les marques alliées (1).

Mais le fait qu'un aéronef ennemi capturé est employé par un belligérant sans que, au préalable, ses marques aient été modifiées, est un cas qui peut être assimilé au port de fausses marques. Mortane et Dacay rapportent que, le 27 novembre 1914, des Allemands se servirent pour bombarder les lignes françaises près de Péronne, d'un avion Farman français qu'ils avaient capturé et dont ils avaient conservé les cocardes tricolores. M. Spaight relate cet

(1) SPAIGHT, *op. cit.*

autre cas cité par un officier aviateur anglais signant sous le pseudonyme de Night Hawk : « A une époque de la guerre mondiale, un pilote allemand franchissant régulièrement nos lignes sur un avion anglais capturé, put, grâce à ce stratagème, bombarder pendant plus d'une semaine la ville de Béthune. »

Il semble résulter du fait que les Empires Centraux se défendirent avec la dernière énergie des accusations portées contre eux par les Alliés, de faire usage de fausses marques, qu'une telle pratique était déjà, durant la grande guerre, considérée comme contraire à l'honneur.

C'est cette façon de voir qu'a partagé la Commission des juristes de La Haye lorsqu'elle a rédigé son article 19 ainsi conçu : « L'usage de fausses marques extérieures est interdit. »

Mais, dans la guerre navale, une pratique fort ancienne permettant aux navires d'arborer de faux pavillons, il résultera du rapprochement du texte de La Haye et de la coutume maritime, que, dans un conflit aéro-naval, alors qu'un navire pourra dissimuler son identité sous un pavillon d'emprunt, un aéronef devra s'interdire toute pratique analogue. Remarquons que cette contradiction des textes consacrant des solutions différentes à propos de situations pourtant assimilables a quelque chose de choquant.

TITRE III

LE COMMERCE AÉRIEN

A l'heure actuelle, l'aviation jouant déjà un rôle appréciable dans les relations commerciales entre les peuples, d'autre part, les charges transportées à bord d'aéronefs devenant sans cesse plus fortes, l'on peut supposer que, dans un avenir assez peu éloigné, les marchandises transportées par air seront, par leur valeur ou leur masse, une part importante du trafic global d'un peuple. Mais on peut se demander si, vu l'importance de ces transports aériens susceptibles d'aider, sinon de remplacer peut-être un jour, les transports maritimes, les nations belligérantes n'auront point intérêt, en temps de guerre, à étendre au trafic aérien le principe reconnu dans la guerre navale, permettant aux belligérants de capturer la propriété ennemie sur mer, alors que si l'on appliquait les règles de la guerre terrestre, une telle pratique ne serait point possible. D'autre part, il est admis qu'en temps de guerre les neutres ont le droit de commercer librement par mer à la condition de ne pas transporter chez l'adversaire de la contrebande de guerre.

Tous ces principes consacrés dans la guerre maritime

seront-ils étendus au commerce aérien en temps de guerre? Les experts de La Haye ont répondu affirmativement à la question. L'article 56 du texte qu'ils ont élaboré dispose en effet: « Dans tous les autres cas [autres que les cas spéciaux énumérés auxquels des solutions particulières sont données] le Tribunal des prises jugeant de la validité de la capture d'un aéronef ou de sa cargaison ou de la correspondance postale, appliquera les mêmes règles qu'à un navire de commerce ou à sa cargaison ou à la correspondance postale à bord d'un navire de commerce. »

Nous ne perdrons donc point de vue dans le cours de notre exposé que, sauf en tant que des solutions particulières sont données par le texte sur la guerre aérienne, le principe directeur est que les règles du Droit maritime concernant la capture doivent être étendues aux transports aériens.

CHAPITRE V

Le commerce aérien des Etats neutres

Nous laisserons de côté pour l'instant la question de la contrebande de guerre, devant consacrer à son étude un chapitre spécial de notre exposé; aussi, le commerce dont nous traiterons ici englobera seulement celui concernant des objets n'appartenant point à cette catégorie.

MARCHANDISES NEUTRES

A BORD D'AÉRONEFS ENNEMIS

Le principe admis dans la guerre maritime, et qui doit être étendu aux transports aériens, est que les marchandises neutres transportées sur un navire ennemi ne sont pas sujettes à confiscation. L'article 3 de la déclaration de Paris de 1856 s'exprime en effet comme il suit: « La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi. »

MARCHANDISES ENNEMIES

A BORD D'AÉRONEFS NEUTRES

Quelle conduite adoptera un belligérant à l'égard de marchandises ennemies naviguant sur un aéronef neutre?

En ce qui concerne le Droit maritime, le Droit positif en la matière est donné par la déclaration de Paris du 16 avril 1856 qui déclare: « Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie. » (Art. 2.) La même solution sera applicable aux marchandises transportées par un aéronef et par conséquent tous les objets ennemis trouvés à bord d'un aéronef commercial neutre provenant d'un pays belligérant ou qui lui sont destinés seront couverts par la loi du pavillon; bien entendu, à condition que les marchandises considérées ne soient pas des articles de contrebande.

Notons toutefois dès maintenant qu'il est deux exceptions au principe précédent, exceptions que nous ne ferons que signaler, nous proposant d'y revenir ultérieurement. La première est celle du blocus: les marchandises à bord d'un navire ou d'un aéronef neutre forceur de blocus sont en effet susceptibles d'être capturées; la seconde est celle où le navire neutre transportant des articles de contrebande qui, par leur valeur, leur poids ou leur volume forment plus de la moitié de la cargaison, leur présence à bord entraîne la confiscation du navire ou de l'aéronef neutre lui-même.

TITRE IV

LE CONTROLE DU COMMERCE

CHAPITRE VI

Du droit de visite (visite sur place)

Le principe de la liberté des mers a pour corollaire la libre circulation en haute mer des navires neutres, principe également consacré pour l'atmosphère surplombant la mer libre par l'article 11 du texte des experts de La Haye : « Hors de la juridiction de tout Etat belligérant ou neutre, tous les aéronefs auront pleine liberté de passer ou d'amérir. »

Mais si navires et aéronefs ont ainsi la faculté de circuler et par conséquent de commercer avec les belligérants, c'est à la seule condition de ne point exercer ces échanges au détriment des intérêts des belligérants en transportant chez l'adversaire du matériel de guerre ou d'autres objets pouvant servir aux hostilités et que l'on appelle contrebande de guerre. Les belligérants auront donc le droit absolu de capturer cette catégorie spéciale de marchandises destinée à leur adversaire.

D'autre part, conformément à cette constatation de

l'amiral Aube, que « le but de toute guerre maritime est de nuire au commerce ennemi », remarque qui, à l'heure actuelle, s'appliquera aussi bien au trafic maritime qu'aérien, les belligérants s'efforceront de capturer, chaque fois qu'ils le pourront, les navires ou les aéronefs de commerce appartenant à l'ennemi.

Mais ces différents droits que l'on reconnaît aux belligérants vis-à-vis du commerce aérien et maritime neutre, ne pourront être mis en œuvre que par l'exercice préalable de la visite, par laquelle ils s'assureront et de la nationalité du navire ou de l'aéronef considéré et de la nature de leur cargaison. Ce droit de visite dont la légitimité est incontestée repose sur un ensemble de considérations que M. Pearce Higgins, dans un cours à l'Académie de Droit international de La Haye résumait ainsi : « Le contrôle que les belligérants exercent sur tous les navires marchands [ou les aéronefs] en temps de guerre, vient du fait que les Etats refusent d'accepter aucune responsabilité dans les opérations commerciales engagées par leurs ressortissants. Les intérêts des neutres et ceux des belligérants s'opposent. Le marchand neutre désire profiter des hostilités pour son propre bénéfice et il accepte de grands risques parce que les bénéfices sont proportionnellement considérables. Le gouvernement neutre, en refusant de supporter aucune responsabilité, a écarté son droit de se plaindre de ce qui, en temps de paix, serait un outrage à son pavillon, tant que le droit de visite est exercé en accord avec les principes qui sont universellement admis. Le belligérant étant laissé à lui-même pour se protéger de toute inter-

vention à son détriment par les marchands et armateurs neutres, et dans l'exercice de son droit reconnu d'empêcher la contrebande de parvenir à son adversaire, se défend par l'exercice du droit de visite. »

Et l'écrivain américain Kent résume l'ensemble de ces raisons dans cette formule remarquable de concision :
« C'est le droit de légitime défense qui donne ce droit [de visite] aux Etats belligérants. »

Qui peut exercer le droit de visite dans la guerre aéro-navale ?

NAVIRES VISITEURS D'AÉRONEFS

— Navires visiteurs d'un aéronef en cours de vol. -
Un navire de guerre peut-il intimor l'ordre à un aéronef en cours de vol d'atterrir sur un navire porte-aéronefs ou d'amérir pour se soumettre à la visite ? Bien que certains auteurs, tenant compte de considérations diverses : les uns n'admettant pas que le principe de la liberté des airs soit soumis à des restrictions telles que la visite, les autres considérant qu'il ne serait pas sans danger pour un aéronef de le contraindre à atterrir ou amérir, aient refusé aux navires le droit de visiter dans de telles circonstances un aéronef, il nous semble cependant plus logique de conclure, contrairement à l'opinion précédente, qu'un navire de guerre pourra procéder à la visite d'un aéronef en cours de vol dans les mêmes conditions qu'un aéronef pourrait, d'après le texte de La Haye, visiter un autre aéronef.

En effet, l'avion n'étant pas à même à l'heure actuelle d'exercer la visite en plein vol, il doit au préalable intimor

à un autre aéronef l'ordre d'atterrir ou d'amérir. Un navire enjoignant donc un ordre analogue à un aéronef, le degré de gêne apporté ainsi par le navire de guerre visiteur à l'aéronef est le même que dans le cas précédent où l'appareil arraisonneur est un aéronef.

Adopter donc des solutions contraires lorsque la visite d'aéronefs est effectuée par des navires ou par d'autres aéronefs, serait créer une situation illogique dans le cas où certaines unités navales ayant à leur bord des aéronefs et d'autres en étant dépourvues, les premières jouiraient du droit de visite alors que les autres, bien que naviguant à peu de distance, en seraient privées.

Cependant, il est évident que certaines limites doivent être apportées à ce droit de visite : un navire de guerre, de même qu'un aéronef, ne saurait en effet, contrairement au bon sens élémentaire, intimer l'ordre d'amérir à un aéronef qui ne serait pas muni d'un dispositif lui permettant de flotter, de même qu'il serait déraisonnable de la part de ce même navire d'ordonner à un hydravion d'amérir alors que les conditions atmosphériques seraient telles qu'il y aurait danger à procéder à une telle opération.

— Navires visiteurs d'un appareil posé à la surface des eaux. - Un navire de guerre peut-il exercer le droit de visite contre un aéronef trouvé en mer ? La réponse semble sans aucun doute devoir être affirmative.

Avec les progrès de la technique actuelle, les aéronefs ont une construction qui les rapproche chaque jour davantage du bateau volant, ils présentent à la fois les caractères d'un navire et ceux d'un aéronef ; aussi pourrait-on

parfaitement, ainsi que le dit M. Spaight, assimiler à un navire l'aéronef rencontré flottant en mer. « On ne voit en effet nullement pour quel motif on refuserait à un bâtiment de guerre le droit de visiter, par exemple, un aéronef de transport rencontré en haute mer, car, au fond, cet appareil ne diffère guère d'une barque de pêche un peu volumineuse malgré ses formes particulières. Le refuser, c'est encourager la fraude des neutres lorsque le trafic aérien maritime aura pris une grande extension. »

Mais ce ne seront pas seulement les navires de guerre qui pourront exercer ce droit de visite, ce sont encore des navires auxiliaires, à la condition que ces navires, qui étaient primitivement des navires de commerce, portent, selon les prescriptions de la VII^e convention de la deuxième Conférence de La Haye de 1907, « les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de leur nationalité » et soient sous l'autorité d'« un commandant au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes dont le nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire ».

Quant aux navires de commerce armés, ne pouvant, d'après la pratique coutumière et la doctrine de presque tous les jurisconsultes, pratiquer la visite à l'égard d'autres navires, il ne peut être question de leur confier un tel droit à l'égard d'un aéronef; s'ils contrevenaient à une telle prescription, ils courraient alors le risque d'être traités en pirates ou criminels de guerre (1).

(1) OPPENHEIM: *International Law* (t. II).

AÉRONEFS VISITEURS DE NAVIRES

Durant la guerre, il y eut quelques cas de visites, fort rares d'ailleurs, de navires neutres ou belligérants par des aéronefs : « Un communiqué hollandais du 13 juillet 1917 mentionne que le navire hollandais *Gelderland* fut arrêté au large de Hook van Holland par trois hydravions allemands, et qu'un officier allemand monta à bord, obligeant le navire à se rendre à Zeebrugge; le dirigeable allemand *Z. L. 23* visita un trois-mâts norvégien qui, après quarante-trois heures de voyage, fut amené dans un port allemand. Un autre zeppelin visita un vaisseau norvégien, *Le Royal*, au large d'Hautsholm, et, après avoir placé trois de ses hommes à bord, l'escorta à Cuxhaven. » (1)

Il résulte de l'ensemble des discussions qui eurent lieu à La Haye entre les différentes puissances représentées, sur la question de la visite de navires par des aéronefs, que la majorité d'entre elles reconnaissaient à ces derniers le droit de visiter sur place un navire de commerce :

La proposition de la délégation française était en effet ainsi rédigée : « Il est interdit aux aéronefs d'agir contre les navires de commerce de surface ou sous-marins sans se conformer aux règles auxquelles sont soumis les navires de guerre de surface. » Or, il est actuellement universellement admis que les navires de guerre ont le droit de visiter les navires de commerce.

(1) KROËLL, *op. cit.* (p. 398).

La proposition de la délégation américaine portait également : « Il est interdit aux aéronefs de visiter et de perquisitionner des navires de surface ou des sous-marins sans se conformer à tous égards aux règles auxquelles sont soumis les navires de surface qui ont le droit de visite ou de perquisition. »

La délégation britannique soutenait que le problème relatif à la visite des navires de commerce par un aéronef est analogue à celui concernant l'exercice de ce droit par les sous-marins et que la solution la plus satisfaisante du problème « serait d'appliquer *mutatis mutandis* le texte de l'article 1^{er} du traité de Washington ». Or, cet article dispose notamment : « Un navire de commerce ne peut être saisi avant d'avoir reçu l'ordre, en vue de déterminer son caractère, de se soumettre à la "visite" et à la perquisition. »

Enfin, la délégation italienne adoptait également le texte du traité de Washington avec quelques modifications.

Le droit de visite sur place était donc admis par les délégations française, italienne, américaine et anglaise; comment peut-il donc se faire que, dans le texte de 1923 sur la guerre aérienne, il n'y ait aucun article concernant cette question.

Le droit de visite exercé par l'aéronef vis-à-vis d'un navire devait, à La Haye, faire l'objet d'une réglementation générale; or, la visite, dans le Droit maritime, si elle peut être exercée sur place, il peut également arriver que, dans des circonstances exceptionnelles, le navire

reçoive l'ordre, sans qu'au préalable un équipage de visite soit monté à son bord, de se diriger vers tel endroit spécifié où il sera alors procédé à la visite. La question se posait donc de savoir si on reconnaîtrait à l'aéronef un tel droit de déroutement au signal. Mais les divergences de vue sur la question des puissances en présence furent telles, qu'il ne fut pas possible de trouver un texte sur lequel l'accord général puisse se faire. Telle est la raison pour laquelle on ne trouve, dans le texte de La Haye, aucune réglementation sur la question générale de la visite et sur celle particulière de la visite sur place.

Quoi qu'il en soit, nous admettons pour notre part qu'un aéronef, se conformant aux règles qui régissent les navires de surface sur la visite, pourra parfaitement se livrer à cette opération vis-à-vis de navires marchands trouvés en mer.

Mais l'aéronef, une fois posé le principe qu'il peut visiter un navire, à quelle catégorie doit-il appartenir pour que l'exercice de ce droit soit licite ? De l'article 13 du texte élaboré par les experts à La Haye : « Les aéronefs militaires peuvent seuls exercer les droits des belligérants », il résulte donc que seuls les aéronefs militaires ou les aéronefs auxiliaires pourront visiter ; d'autre part, de ce même texte ressort l'interdiction formelle de toute guerre aérienne de course. La sanction d'une telle prohibition n'y est point envisagée, mais l'on peut penser que le fait par un aéronef privé de se livrer à la visite d'un navire ou d'un aéronef de commerce pourra être assimilé à un acte de piraterie.

Qui peut être visité ?

Tous les navires de commerce ou les aéronefs ennemis ou neutres peuvent être visités. Il ne peut en être de même vis-à-vis des navires ou aéronefs de guerre neutres; cette dernière prescription n'est que l'extension logique à l'aéronef des principes de la guerre maritime concernant les navires de guerre neutres. Les experts de La Haye ont cependant jugé bon d'insister sur ce point dans leur article 49: « Les aéronefs privés sont sujets à visite et à capture de la part des aéronefs militaires belligérants. » Les aéronefs privés neutres étant seuls sujets à visite, il s'ensuit donc que les aéronefs de guerre neutres ne peuvent y être soumis.

Il est peu probable que, dans les guerres futures, revive la pratique contraire, qui fut longuement admise par l'Angleterre, concernant les navires de guerre neutres et soit étendue par analogie à l'aéronef (1). Mais les flottes maritimes des Etats neutres ne comprennent pas seulement des navires de guerre, ils possèdent à l'heure actuelle des flottes commerciales. Comme le fait remarquer M. Pearce Higgins: « Certains Etats ont leurs propres navires postaux, par exemple la Belgique; toutes les puissances possè-

(1) En 1653, l'Angleterre avait prétendu visiter tous les navires hollandais; mais, bien que battue, la Hollande ne voulut point se soumettre à cette exigence. Pendant les guerres de l'époque napoléonienne, l'Angleterre émit la prétention de visiter des navires de guerre américains afin de récupérer les marins anglais qui y avaient pris du service. (Pearce HIGGINS. Cours professé à l'Académie de Droit international de La Haye en 1926.)

dent, à l'heure actuelle, ou affrètent des navires pour l'usage de leur flotte de guerre, aussi bien que comme transport. Mais, outre cela, dans les temps actuels, la pratique des Etats de posséder une flotte engagée dans le commerce est bien plus courante qu'autrefois, et le fait d'accorder des immunités à ce genre de bateaux en temps de guerre s'est heurtée à de considérables objections; si bien qu'à la sixième Conférence internationale pour l'unification du Droit maritime, réunie à Bruxelles en avril 1926, il y eut un accord unanime pour le retrait de ces immunités.

« Si les vaisseaux d'Etat, continue M. Pearce Higgins, quoique battant pavillon commercial, naviguent sous les ordres d'un officier de la flotte de guerre, il est probable que la parole de cet officier quant au caractère et à la nature du bateau et de ses services sera acceptée. Mais si le navire, quoique propriété de l'Etat, est engagé dans un voyage de commerce ordinaire, affrété à des particuliers, il n'y a aucune raison pour qu'il échappe aux règles ordinaires concernant les navires de commerce. »

Bien que l'on ne puisse dire toutefois qu'il y ait une réglementation de Droit international à ce sujet, il est probable que, dans les guerres futures, un aéronef s'inspirera des considérations précédentes lorsqu'il voudra visiter un navire d'Etat neutre autre qu'un navire de guerre.

S'agissant d'un aéronef, la Commission des jurisconsultes de La Haye assimile les aéronefs d'Etat, non militaires, à des aéronefs privés en ce qui concerne le droit de visite. Les articles 5 et 49 du texte des experts sur la guerre aérienne disposent en effet: « Les aéronefs publics,

non militaires, autres que ceux affrétés à un service de douane ou de police, devront en temps de guerre porter les mêmes marques extérieures et seront traités, pour ce qui concerne les présentes règles, de la même façon que "les aéronefs privés". »

« Art. 49. — Les aéronefs privés sont sujets à visite et capture de la part des aéronefs militaires belligérants. »

Enfin, il est une coutume, bien établie dans le Droit de la guerre maritime, qui est susceptible d'être étendue à la guerre aérienne, c'est celle du convoi: réunion de navires de commerce naviguant ensemble en temps de guerre sous l'escorte d'un ou plusieurs navires de guerre de leur propre Etat. Il se peut en effet que, dans l'avenir, on assiste à des essais de convois aériens; quelles seront alors les règles que devront suivre les aéronefs en face de telles pratiques dans la guerre maritime, ou, inversement, quelle sera la ligne de conduite que devra suivre un navire en face d'un convoi aérien ?

Il semble bien que la Grande-Bretagne, s'attachant résolument à la pratique qu'elle maintient depuis deux siècles: le refus du droit de convoi, conception qu'elle étendra vraisemblablement du Droit maritime au Droit aérien, empêche toute reconnaissance d'une telle faculté aux neutres dans un conflit ou l'Empire britannique serait partie.

Remarquons en terminant qu'il est à peu près (1) uni-

(1) M. Pearce Higgins fait remarquer en effet que si ce principe est certainement admis en Angleterre, en France, au Japon, dans une controverse avec le Danemark à propos de l'emploi de convois

versellement admis que, lorsque les navires neutres sont convoyés par des navires de guerre ennemis, ils sont sujets au même traitement que des bateaux marchands ennemis, et il est vraisemblable que cette règle sera admise en ce qui concerne les aéronefs convoyés par des aéronefs de guerre ennemis.

Les formalités de la visite sur place

LE NAVIRE OU L'AÉRONEF

NE CHERCHE PAS A SE SOUSTRAIRE A LA VISITE

Pour qu'un navire ou un aéronef soit tenu de prouver sa nationalité ou de justifier de la nature de la cargaison qui se trouve à bord, il faut qu'il reçoive au préalable l'injonction, sous une forme appropriée, de se soumettre à la visite : dans la guerre maritime, l'ordre peut être donné de plusieurs façons : coups de canon à blanc ou coup de semonce tiré en avant du navire, signaux optiques, coups de sirène, ordre par T. S. F. Une certaine liberté est laissée au commandant dans l'emploi de ces moyens. Les instructions françaises du 8 mars 1934 prescrivent à ce sujet :

anglais par les bateaux américains durant la guerre anglo-danoise, quand le gouvernement danois déclara que tout navire neutre voyageant sous convois belligérants était de bonne prise, le gouvernement américain protesta contre la condamnation de ses navires sous le prétexte qu'il ne devait pas y avoir confiscation tant qu'on n'avait pas participé de fait à la résistance. Cependant, les instructions navales américaines de 1917, contrairement à l'attitude précédente, disposent que « tout navire convoyé par un ennemi est passible de capture » (art. 54).

« Art. 91. — Quand vous aurez décidé de visiter un navire, vous l'en avertirez en lui signalant par code international de s'arrêter, ou en tirant un coup de canon à blanc après avoir arboré votre pavillon, ou en usant de ces deux moyens. » (1)

Quant aux aéronefs, l'article 50 du texte de La Haye sur la guerre aérienne ne spécifiant pas la nature du signal, il sera pratiquement laissé au choix du commandant : « Les aéronefs militaires belligérants ont le droit d'ordonner aux aéronefs publics non militaires et privés d'atterrir ou d'amérir . . . le refus d'obéir après "avertissement" à l'ordre d'atterrir ou d'amérir . . . »

Le navire ou l'aéronef, après l'ordre reçu de stopper ou d'amérir, ne cherchant pas à fuir ou à résister, l'arraisonneur lui envoie une embarcation avec un ou plusieurs officiers, ceci lorsque ce sera un navire qui visitera un aéronef ; mais, au contraire, lorsque, dans le cas inverse, ce sera l'aéronef qui visitera un navire de commerce, dans l'état actuel du développement aéronautique, il ne peut être question de la part de l'engin aérien d'envoyer au navire une embarcation qui procèdera à la visite. Le navire de commerce sera alors tenu de renvoyer à bord de l'aéronef une chaloupe qui prendra l'équipage visiteur. Il y a d'ailleurs, dans les instructions françaises de 1934, des dispositions qui, bien que concernant des navires et se rapportant à des circonstances exceptionnelles, pourront être éten-

(1) *Bulletin officiel de la Marine* du 1^{er} mai 1934 (pp. 184 et suiv.).

dues d'une façon générale à l'aéronef arraisonneur d'un navire de commerce: « Si l'état de la mer vous empêche d'envoyer une embarcation à bord du navire arrêté et si vous estimez ce navire capable de vous envoyer une embarcation pour prendre le personnel chargé de le visiter, vous l'inviterez par signal à le faire. » (1)

L'officier visiteur et un ou plusieurs membres de l'équipage de l'aéronef étant montés à bord du navire, on procédera alors à l'examen des papiers du navire. Ce sera :

« 1° Un registre (*register*) donnant le nom de l'armateur, celui du navire, les dimensions de ce dernier et autres caractéristiques permettant d'identifier le bâtiment et de certifier sa nationalité. D'après les instructions françaises, c'est l'acte constatant la nationalité.

« 2° Le rôle d'équipage (*muster role*) et le contrat d'engagement des hommes, les noms de ceux-ci et, quand le navire porte des passagers, la liste de ces derniers.

« 3° Les livres de bord (*log*) c'est-à-dire le journal de bord proprement dit et le registre des traversées.

« 4° La charte-partie (*charter-party*) si le navire est affrété, ou une déclaration du contrat en vertu duquel le navire accomplit son voyage actuel.

« 5° Le manifeste de chargement (*manifest*) avec des détails sur la cargaison et sur le frêt.

« 6° Le duplicata des connaissements (*bills of lading*). Ce sont les reçus du capitaine pour les marchandises qui

(1) Art. 94 des Instructions françaises de 1934 (*Bulletin officiel de la Marine* du 1^{er} mai 1934).

y sont mentionnées et un engagement de sa part à les remettre au consignataire ou à ses ordres.

« 7° L'acte de vente (*bill of sale*) quand le navire a été vendu peu avant ou depuis le début de la guerre. Les instructions françaises disent: "Eventuellement l'acte de propriété".

« 8° La patente de santé (*bill of health*).

« 9° Les acquits en douane du dernier port où le navire a touché (*clearance*). » (1)

En principe, ces papiers doivent être consultés à bord du navire ou de l'aéronef par l'officier visiteur. Cependant, bien que le règlement des prises maritimes de l'Institut de Droit international dispose: « Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque pour montrer ses papiers ou pour tout autre cause » (2), quelques règlements d'Etats autorisent cependant le capitaine du navire de guerre à faire venir à son bord le commandant du navire marchand avec ses papiers au lieu de lui envoyer un officier de visite et l'équipage d'une embarcation. L'article 86 des règles italiennes de 1927 spécifie en effet: « Sauf circonstances exceptionnelles, il ne pourra pas être imposé au capitaine du navire marchand de se rendre à bord du navire de guerre avec les papiers et documents à examiner. »

(1) Pearce HIGGINS. Cours professé en 1926 à l'Académie de Droit international.

(2) *Annuaire de l'Institut de Droit international* (1883, t. VI, p. 214).

Les instructions françaises du 8 mars 1934 disposent dans leur article 95 : « Si le capitaine du navire arrêté vous propose de venir lui-même à votre bord avec les papiers de bord à examiner, vous pourrez accepter cette proposition. »

Mais si les cas prévus dans les instructions précédentes, où les papiers du navire arraisonné peuvent être apportés à bord du navire visiteur, sont exceptionnels, cette pratique est susceptible de devenir plus fréquente lorsque, dans un conflit à venir, les aéronefs arraisonneront des navires de commerce. Ces derniers n'ayant le choix qu'entre deux alternatives : venir chercher à bord de l'aéronef l'équipage visiteur, ou lui apporter purement et simplement les papiers de bord, on peut supposer que cette dernière façon de procéder, ayant l'avantage d'être plus rapide, sera adoptée dans l'avenir.

Quant aux papiers dont doit être muni l'aéronef, une idée nous en est donnée par l'article 54 du texte de La Haye : « Les papiers d'un aéronef privé seront considérés comme insuffisants ou irréguliers s'ils n'établissent pas la nationalité de l'aéronef, s'ils n'indiquent pas les noms et la nationalité de chacun des membres de l'équipage et des passagers, le point de départ et la destination du vol, ainsi que les précisions concernant la cargaison et les conditions auxquelles elle est transportée. Les livres de bord doivent aussi y être compris. »

On voit, d'après cette énumération, que les pièces concernant l'aéronef sont sensiblement les mêmes que celles

d'un navire; il n'y a d'ailleurs aucune raison pour que l'unification des pièces relatives aux transports aériens et maritimes ne se fasse pas.

Si, après l'examen des papiers de bord, l'officier visiteur a la conviction qu'il n'y a pas matière à un autre examen, il doit quitter le bord après avoir mentionné sa visite sur un journal spécial que doit avoir le navire ou l'aéronef. Mais l'officier peut parfois estimer, d'après les circonstances, qu'une visite plus détaillée s'impose et rend utile une perquisition. Lorsque celle-ci a été autorisée, l'équipage de l'embarcation de visite peut être appelé à bord pour y participer. Le capitaine et l'équipage de l'appareil visité peuvent être interrogés. Enfin, lorsqu'il y aura lieu à perquisition, nul dommage ne doit en résulter pour la cargaison.

RÉSISTANCE ACTIVE DU NAVIRE A L'EXERCICE DU DROIT DE VISITE

Navires de commerce ennemis résistant à l'exercice du droit de visite par un aéronef

Il est admis, conformément à une coutume bien établie, qu'un navire de commerce ennemi a le droit de résister à la visite du navire arraisonneur et d'être armé dans ce but. Cette dernière pratique d'armer les navires de commerce pour leur défense est vieille de plusieurs siècles. Jadis, cette prescription valait aussi bien pour le temps de guerre que pour le temps de paix où la piraterie sévissait un peu partout.

Des nombreuses réglementations de la fin du XIX^e siècle et de la pratique de la guerre de 1914-1918, il résulte qu'à l'heure actuelle il est encore licite qu'un navire marchand soit armé et résiste par la force aux tentatives de visites faites par un navire de guerre.

Toutefois, le seul fait que ce navire de commerce est armé, ne peut faire en sorte qu'il soit assimilé à un navire de guerre et coulé sans préavis. C'est cependant la pratique qui fut inaugurée par l'Allemagne durant la grande guerre : le 11 février 1916, le commandant en chef des forces navales allemandes recevait de l'état-major général l'ordre d'agir contre les bâtiments de commerce ennemi armés. Au même moment la presse allemande publiait un mémoire du gouvernement impérial allemand ainsi conçu :

« Berlin, 8 février 1916. — ... 1° Dans les conditions ci-dessus exposées, les bateaux marchands ennemis armés de canons n'ont plus aucun droit à être considérés comme bâtiments de commerce. Les forces navales allemandes les traiteront donc comme bâtiments de guerre. Un court délai sera accordé avant l'application de ces mesures pour tenir compte des intérêts des neutres.

« 2° Le gouvernement allemand attire l'attention des gouvernements neutres sur cette situation pour qu'ils puissent avertir leurs ressortissants de ne plus confier leurs personnes et leurs biens aux bâtiments de commerce armés des puissances en guerre avec l'Allemagne. » (1)

(1) Amiral SCHEER: *La flotte allemande de haute mer durant la grande guerre.*

Quoi qu'il en soit de cette pratique adoptée par l'Allemagne, il n'en résulte pas moins qu'une telle conduite à l'égard des navires de commerce ennemis armés est contraire à la coutume maritime internationale, et qu'un aéronef se trouvant en face d'un navire marchand armé ne sera pas dispensé de suivre à son égard toutes les prescriptions coutumières concernant la visite des navires de commerce armés ou non.

Mais si le navire de commerce ennemi fait usage de ses armes contre le navire ou l'aéronef arraisonneur, il est évident que ce dernier pourra être considéré comme étant en état de légitime défense et pourra user à l'encontre du navire ou de l'aéronef qui l'attaque de tous les moyens effectifs pour le réduire à l'impuissance.

Cependant, les membres de l'équipage, conformément à la coutume internationale, devront bénéficier du même statut juridique que les combattants et ne pourront en aucune façon être assimilés à des francs-tireurs. L'Allemagne, durant le dernier conflit mondial, adopta cependant dans les circonstances suivantes, une attitude contraire : un navire anglais, le *Brussels*, commandé par le capitaine Fryatt, se trouvant dans les zones de guerre illégalement délimitées par l'Allemagne et où celle-ci s'arrogeait le droit de détruire sans avertissement préalable tout navire rencontré, chercha à éperonner un sous-marin allemand : étant en état de légitime défense, le *Brussels* pouvait parfaitement agir ainsi ; or, contrairement aux principes coutumiers du Droit de la guerre maritime, le capitaine Fryatt fut fusillé à Bruges, le 27 juillet 1916, par les autorités

allemandes, son geste de défense ayant été assimilé à un acte de piraterie (1).

*Navires de commerce neutres résistant
à l'exercice du droit de visite par un aéronef*

Si, au contraire, le navire considéré est un navire de commerce neutre armé, quelle conduite pourra-t-il adopter en face d'un aéronef belligérant ? Si cet aéronef, s'abstenant de faire des sommations réglementaires, essayait de couler bas ce navire neutre rencontré, il est évident que celui-ci serait alors dans son droit, lorsqu'usant de son armement de bord, ou cherchant à éperonner l'aéronef, il tâcherait ainsi de le réduire à merci.

RÉSISTANCE PASSIVE DU NAVIRE
A L'EXERCICE DU DROIT DE VISITE

*Le navire cherche à échapper par la fuite
à la visite opérée par un aéronef*

Les cas que nous avons précédemment examinés ne soulèvent pas de difficultés : dans la première éventualité, le navire arraisonné se laissant visiter sans opposer de résistance ; dans l'autre, le droit des gens de la guerre maritime et la coutume internationale étant nettement fixés et admettant le droit de légitime défense d'un navire de commerce attaqué par un navire de guerre ennemi ou

(1) MÉRINGNHAC et LEMONON : *Le Droit des gens et la guerre de 1914-1918* ; — J. VIDAUD : *Les navires de commerce armés pour leur défense* (pp. 73 et ss. ; thèse, Paris).

par un aéronef, conclusion à laquelle nous sommes arrivé concernant ce dernier.

Mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de déterminer quelle pourra être l'attitude d'un aéronef belligérant en face d'un navire de commerce ennemi ou neutre qui s'enfuit lorsqu'il lui est signifié l'ordre de stopper, ou cet autre cas analogue: refuse de suivre l'itinéraire prescrit vers un lieu de visite spécifié (le droit de déroutement étant supposé, avant tout examen de la question, accordé à l'aéronef).

Les solutions qui peuvent être données sur le point qui nous intéressent dépendent en effet de la solution d'une question de principe: l'aéronef jouira-t-il dans la lutte contre le commerce des mêmes droits dont disposerait un navire de surface ? — droits énumérés dans l'article 1^{er} du traité signé à Washington le 6 février 1922; ou, au contraire, devra-t-il obéir à des règles plus restrictives ?

A la Conférence des Experts de La Haye de 1923, la France, l'Angleterre et l'Italie optèrent pour la première solution et admettaient que, conformément à l'article 1^{er} du traité de Washington, « un navire de commerce pouvait être attaqué si, après mise en demeure, il refuse de s'arrêter pour se soumettre à la visite et à la perquisition, ou si, après saisie, il refuse de suivre la route qui lui est indiquée ».

Au contraire, d'après la seconde opinion, qui fut celle des Etats-Unis à La Haye, il n'est pas question d'accorder à un aéronef ce droit « d'attaquer un navire de commerce qui, après mise en demeure, refuse de s'arrêter pour se soumettre à la visite et à la perquisition ou qui, après

saisie, refuse de suivre la route qui lui est indiquée » ; une telle possibilité n'est en effet point mentionnée dans le texte proposé par la délégation des Etats-Unis concernant la guerre aérienne et ainsi rédigé :

« Il est interdit aux aéronefs de visiter et de perquisitionner des navires de surface ou des sous-marins sans se conformer à tous égards aux règles auxquelles sont soumis les navires de surface qui ont le droit de visite et de perquisition.

« En vue des irrégularités auxquelles peut donner lieu l'emploi d'un aéronef contre un navire marchand, il est interdit à un aéronef de faire changer de route un navire marchand sans qu'on soit monté à bord.

« En aucun cas, un aéronef ne pourra détruire un navire marchand que lorsque l'équipage et les passagers auront été préalablement mis en sûreté.

« Au cas où un aéronef ne serait pas en mesure de capturer un navire de commerce en respectant les dites règles, il doit renoncer à l'attaque ainsi qu'à la saisie et laisser le navire de commerce continuer sa route sans être molesté. » (1)

Bref, entre ces deux opinions, laquelle semble avoir le plus de chance d'être adoptée comme ligne de conduite dans les guerres à venir ?

Certes, tout dépendra pratiquement de la puissance des belligérants et des neutres. Les premiers seront-ils forts, ils opteront pour la première opinion, leur permettant de bom-

(1) *La guerre aérienne* (Ed. Internationales).

barder le navire qui s'enfuit. Les neutres, au contraire, seront-ils suffisamment puissants pour que leurs revendications soient prises en considération, ils tâcheront de faire en sorte qu'un tel droit soit refusé aux belligérants.

Cependant, on ne voit pas bien pourquoi il faudrait, touchant cette question, soumettre l'aéronef à des règles plus sévères que celles que doit observer le sous-marin, auquel le traité de Washington reconnaît le droit de bombarder le navire qui s'enfuit et refuse de se soumettre à la visite. L'aéronef, sous bien des rapports, peut être comparé à un sous-marin quant à ses possibilités actuelles dans la lutte, et ces ressemblances partielles combattent en faveur de l'extension à l'aéronef du même régime juridique que celui qui concerne le sous-marin.

RÉSISTANCE PASSIVE DE L'AÉRONEF A L'EXERCICE
DU DROIT DE VISITE PAR UN NAVIRE

*L'aéronef cherche à échapper par la fuite
à la visite opérée par un navire*

Dans la pratique des guerres futures, il est certain que le trafic aérien se développant dans des proportions considérables, il ne sera pas rare d'assister à des exemples de visites d'aéronefs par navires. Remarquons tout de suite qu'il faut reconnaître au navire arraisonneur le droit de sanctionner l'ordre de stopper et d'amérir donné à un aéronef, par l'ouverture du tir contre l'appareil ne se conformant pas à cette injonction. Un tel bombardement en cours de vol, opéré en effet par un aéronef contre un autre aéronef étant légitime, on doit en conclure qu'il n'y

a aucune raison pour interdire une telle pratique au navire, le tir de ce dernier, de même que celui qui serait effectué par un aéronef, ayant l'un et l'autre pour effet l'anéantissement de l'appareil.

L'aéronef se trouve-t-il au contraire à la surface des eaux, le texte de La Haye ne prenant pas en considération une telle éventualité et décidant qu'un aéronef peut toujours ouvrir le tir contre un autre aéronef qui n'obtempérerait pas à l'ordre de stopper, il sera encore normal d'admettre que le navire jouit vis-à-vis de l'aéronef améri des mêmes droits que pourrait exercer à son égard un aéronef militaire.

A cette raison justifiant le bombardement de l'aéronef améri s'en ajoute une nouvelle, lorsque l'on assimile, comme certains auteurs le proposent, l'aéronef posé en mer à un navire. On a vu en effet précédemment que, dans la guerre navale, un navire de commerce pouvait être attaqué si, « après mise en demeure, il refuse de s'arrêter pour se soumettre à la visite et à la perquisition » ; considéré comme un navire, l'aéronef améri pourra donc être attaqué dans les mêmes circonstances que celles que nous venons de signaler.

RÉSISTANCE ACTIVE DE L'AÉRONEF A L'EXERCICE DU DROIT DE VISITE PAR UN NAVIRE

Contrairement à la pratique admise dans la guerre navale, l'aéronef privé, neutre ou ennemi, n'a pas le droit d'être armé défensivement. L'article 16 du texte élaboré par les experts à La Haye en 1923 porte en effet : « Aucun

aéronef privé, en dehors de la juridiction de son propre pays, ne devra être armé en temps de guerre. » La sanction d'une telle prescription n'est pas écrite dans le texte, mais il est vraisemblable qu'un tel aéronef ainsi armé, trouvé flottant en mer ou en cours de vol, pourrait être attaqué sans préavis et son personnel traité selon la loi martiale; à plus forte raison en serait-il de même, si cet avion attaquait un navire belligérant.

Mais si l'aéronef ne peut ainsi être armé en dehors de la juridiction de son propre pays, pourra-t-il cependant résister autrement que par l'emploi d'armes à l'exercice de la visite? Nous faisons allusion au seul moyen pratique d'attaque qui lui reste: charger le navire arraisonneur. Il semble bien que même cette faculté lui sera refusée lorsque le droit de visite sera légitimement exercé à son égard. L'article 16 du règlement de La Haye déclarant: « Aucun aéronef autre qu'un aéronef militaire belligérant ne devra prendre part aux hostilités, sous quelque forme que ce soit ». L'expression d'« hostilités », terme très général, paraissant bien comprendre même le cas que nous envisageons.

Par contre, si le navire attaque l'aéronef avant tout avertissement de stopper, il est, à notre avis, indubitable que celui-ci étant alors en état de légitime défense, aura la faculté de résister aux belligérants, à l'aide de tous les moyens en sa puissance, y compris celui de foncer sur le navire; mais un tel procédé d'attaque comportant à peu près certainement le sacrifice des vies de l'équipage de l'aéronef, il est à présumer que de tels cas d'héroïsme se présenteront assez rarement.

CHAPITRE VII

Du Déroutement

Durant la grande guerre, l'Angleterre et les puissances alliées prétendirent qu'étant donné le changement des conditions du commerce : l'augmentation des dimensions des bâtiments, les arrangements compliqués auxquels on avait recours pour masquer la véritable nature des cargaisons, et aussi les conditions dans lesquelles les puissances centrales menaient la guerre sous-marine, la visite en mer, sauf de rares occasions, était impossible et que le déroutement vers un port en vue d'une perquisition « était en réalité moins un nouveau droit qu'une adaptation du droit existant aux conditions modernes du commerce et de la navigation » (1).

Tels sont les différents motifs invoqués dans les notes anglaises ou françaises au gouvernement des Etats-Unis pour justifier la pratique du déroutement, pratique que ce

(1) Pearce HIGGINS. Cours professé à l'Académie de Droit international (1926, pp. 129 et ss.).

dernier gouvernement contesta jusqu'à son entrée en guerre. Mais, à toutes ces raisons en faveur du déroutement, vient à l'heure actuelle s'en ajouter une nouvelle : le danger créé en haute mer à côté du sous-marin par l'aéronef, rendra impossible tout arrêt prolongé d'un navire ou d'un aéronef visiteur.

Aussi, à La Haye, ces diverses considérations poussèrent-elles la majorité des puissances en présence : France, Italie, Angleterre, Etats-Unis, à reconnaître aux navires le droit de dérouter un autre navire vers tel endroit déterminé, un équipage de visite étant préalablement monté à bord. Mais l'état de la mer peut empêcher l'envoi à bord d'un officier visiteur. Sera-t-il alors permis au navire de guerre de dérouter au signal un navire de commerce rencontré ? Cette dernière possibilité concernant le navire fut également reconnue à La Haye par les puissances précédemment énumérées, dans des circonstances exceptionnelles. Le gouvernement américain lui-même, qui s'était toujours montré très restrictif quant à l'octroi aux navires de guerre de droits leur donnant un plus large contrôle sur le commerce, reconnaissait cependant à un navire ce droit dans des circonstances exceptionnelles et par la voie de sa délégation exprimait en ces termes son opinion sur la matière : « La délégation américaine estime qu'un navire marchand doit être abordé quand il est rencontré ; mais elle maintient que, même si dans des circonstances exceptionnelles il est permis aux navires de surface de s'écarter de cette règle dans l'exercice de la visite, . . . »

Mais un tel droit d'imposer le déroutement sans visite préalable pourra-t-il être accordé à l'aéronef ?

Il semble bien que les arguments apportés par la délégation américaine contre l'extension d'un tel droit à l'aéronef s'opposeront longtemps à tout accord international sur une telle question. Le porte-paroles de la délégation américaine, en la circonstance M. Washburn, déclarait en effet : « Que si concernant les navires marchands, admettant qu'il soit reconnu qu'un navire de guerre peut s'écarter dans des circonstances exceptionnelles de la règle qu'un navire marchand doit être abordé quand il est rencontré, une semblable exception pour les aéronefs dont les moyens d'envoyer à bord sont limités, aurait vraiment pour effet de changer l'exception en règle . . . Les aéronefs en usage aujourd'hui sont en effet des choses légères et fragiles ; sauf dans des circonstances favorables exceptionnelles, ils ne sont pas à même de se poser sur l'eau et d'envoyer un homme à bord d'un navire de commerce au point même où ils le rencontrent. Pour rendre effectif le droit de visite exercé par un aéronef, il serait habituellement nécessaire de donner l'ordre aux navires de commerce de se rendre à un endroit convenable où l'aéronef puisse se poser et envoyer des hommes à bord. Cela implique le droit pour un aéronef militaire belligérant d'obliger un navire marchand à changer sa route avant d'être en possession de preuves tirées de l'examen du bateau lui-même et de ses papiers et établissant un soupçon de nature à justifier cette action sur le commerce neutre. Si le changement de route auquel un navire de commerce est obligé est de grande

étendue, comme cela peut être le cas si l'aéronef opère loin de terre, il en résultera pour le navire neutre des pertes et des inconvénients très graves. » (1)

Telles sont les raisons qui poussèrent le gouvernement des Etats-Unis à interdire tout déroutement d'un navire marchand par un aéronef sans que l'on soit monté à bord, alors que la France, l'Angleterre et l'Italie admettaient cependant qu'une telle façon d'opérer fût possible dans des circonstances exceptionnelles. L'argumentation précédente des Etats-Unis ne manquera pas d'être reprise, nous pouvons le présager, par des pays neutres au cours de conflits futurs pour protester contre des déroutements de navires opérés par des aéronefs, cela sans visite préalable; cependant, l'histoire des faits de la grande guerre nous fait supposer que si les neutres ne sont pas très forts pour pouvoir faire triompher leur point de vue, les belligérants ne manqueront point d'user pour le contrôle du commerce neutre de l'arme particulièrement efficace qu'est l'avion et dérouteront au signal tout navire rencontré. Par contre, il se peut que si les puissances neutres et les belligérants en présence sont à peu près de force égale, ou si les Etats-Unis, abandonnant leur attitude intransigeante, sont prêts à faire quelques concessions pour aboutir à un accord sur la question, le *modus vivendi* qui nous paraît pouvoir être adopté, conciliant au mieux les intérêts opposés des parties en présence, est le texte proposé à La Haye par la délégation italienne et dont la teneur suit :

(1) *La guerre aérienne* (Ed. internationales, p. 269).

« La visite doit de règle être faite sur place; seulement, dans le cas où il serait impossible d'amérir et qu'en même temps il y ait des motifs raisonnables de suspicion, l'aéronef pourra ordonner la déviation du navire vers un endroit convenable, raisonnablement accessible, où la visite pourra s'effectuer. Si cette mesure se trouve injustifiée, l'Etat belligérant sera tenu à payer les dommages qu'il a causés en ordonnant la déviation. » (1)

DÉROUTEMENTS EFFECTUÉS PAR DES AÉRONEFS OPÉRANT DE CONCERT AVEC DES NAVIRES

Un cas souvent cité, le seul d'ailleurs qui se soit présenté durant le conflit de 1914-1918, de participation d'aéronefs et de navires à la guerre maritime, est celui de l'hydravion allemand *Wolfchen*, de l'escadre aérienne de Friedrikshaven, qui, embarqué à bord du navire auxiliaire *Wolf*, fut à plusieurs reprises utilisé pour dérouter des navires marchands vers son navire porteur. Ce fut tout d'abord le navire néo-zélandais *Wairuna* (3.900 tonnes); puis le quatre-mâts américain *Winslow* (567 tonnes); enfin le vapeur japonais *Hitachi-Maru* (6.700 tonnes) qui, ayant essayé de s'échapper, fut bombardé par le *Wolfchen* qui l'amena à résipiscence (2).

Ce droit que s'arroe ainsi un aéronef de dérouter les navires de commerce rencontrés vers son navire porteur pourrait, à notre avis, être reconnu comme légitime et per-

(1) Cf. *La guerre aérienne* (op. cit., pp. 116-117).

(2) V. SPAIGHT : *Air power and war rights*.

mettre à un aéronef rattaché pour les opérations de guerre à un navire déterminé de dérouter non seulement vers celui-ci, mais encore vers n'importe quel autre navire de guerre, à la condition toutefois que le lieu indiqué comme étant le point où il se trouve soit « raisonnablement accessible ».

CHAPITRE VIII

De la Capture

Lorsqu'après visite et perquisition d'un navire ou d'un aéronef, ennemi ou neutre, l'officier visiteur a des motifs suffisants pour croire que le navire, l'aéronef ou la cargaison à bord, sont sujets à capture, il doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer de la prise et la conduire dans un port pour qu'il soit prononcé sur la validité des opérations par une Cour de prises. Mais quelles sont les raisons qui détermineront un commandant belligérant dans cette capture ?

MOTIFS DE LA CAPTURE

Navires et aéronefs neutres

Les motifs de la capture concernant un navire ou un aéronef neutre, sont les mêmes, à quelques exceptions près; aussi, reprenant l'énumération de l'article 53 du texte de La Haye, concernant les motifs de capture d'un aéronef, nous pouvons dire :

Un aéronef ou un navire sont sujets à capture :

— s'ils résistent à l'exercice légitime des droits des belligérants;

- s'ils se rendent coupables d'assistance hostile;
- s'ils n'ont pas de papiers à bord, si ces papiers sont insuffisants ou irréguliers;
- s'ils sont manifestement hors de la route entre le point de départ et le point de destination indiqué dans leurs papiers;
- s'ils transportent de la contrebande de guerre ou en constituent eux-mêmes;
- s'ils tentent de forcer un blocus dûment établi et effectivement maintenu;
- s'ils ont été transférés de la nationalité belligérante à la nationalité neutre, à une date et dans des circonstances indiquant l'intention d'échapper aux risques auxquels un navire ou un aéronef ennemi sont comme tels exposés.

Par contre, quatre cas de capture sont spéciaux à l'éro-nef; ce sont, reprenant l'article 53 du texte élaboré à La Haye: « *b*) S'il viole une interdiction dont il a connaissance par une publication d'un commandant belligérant en vertu des dispositions de l'art. 30 [Art. 30. Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence d'aéronefs est de nature à compromettre le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé, il peut interdire le passage d'aéronefs neutres dans le voisinage immédiat de ses forces ou leur imposer un itinéraire. L'aéronef neutre qui ne se conforme pas à une semblable prescription dont il a connaissance par une publication du commandant belligérant, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui.] »;

« c) S'il n'a pas de marques extérieures ou s'il fait usage de fausses marques;

« d) S'il est armé en temps de guerre en dehors de la juridiction de son propre pays. »

Ainsi un navire aura à l'encontre d'un aéronef ces différents motifs de capture, qu'il ne pourrait alléguer vis-à-vis d'un autre navire.

Navires et aéronefs ennemis

Le seul fait qu'un navire ou un aéronef est ennemi le rend passible de capture. Un commandant de forces navales ou aériennes se trouvant en face d'un aéronef ou d'un navire, doit donc, préalablement à toute saisie, décider du caractère neutre ou ennemi de l'appareil rencontré.

DU CARACTÈRE ENNEMI DE L'AÉRONEF

Il est probable que dans les conflits à venir les gouvernements étendront aux aéronefs leur système élaboré en Droit maritime sur la nationalité des navires, et l'on peut supposer qu'ils prendront en considération pour décider du caractère ennemi d'un aéronef, les mêmes faits que ceux qui les conduisent à considérer comme tel un navire.

Aussi, nous bornerons-nous à rappeler sur cette question la doctrine des principales puissances maritimes qui se dégage des instructions à leurs commandants, ou des jugements de leurs Cours de prises, étendant par analogie les solutions adoptées à l'aéronef.

Il est utile d'étudier les prescriptions de la déclaration de Londres de 1909 sur la question qui, bien que non ratifiée, nous montrera, confrontée avec les doctrines actuelles des différents Etats, l'évolution parcourue dans cet ordre d'idées.

L'article 57 de cette déclaration dispose: « Le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter. »

D'autre part, au cours des hostilités, les navires appartenant à des nationaux ennemis pouvant être saisis, il est normal de penser que, pour échapper à ce risque, ceux-ci chercheront à transférer fictivement la propriété du navire à un neutre, le navire neutre étant, comme on le sait, soustrait à la capture.

Cette fraude, susceptible de se produire fréquemment au cours des hostilités, les diverses puissances parties à la Convention de Londres de 1909 ont tâché de la prévenir dans une certaine mesure: la déclaration distingue entre les transferts antérieurs et ceux postérieurs à l'ouverture des hostilités. Les premiers sont licites lorsqu'ils sont réguliers et précèdent de plus de trente jours la survenance de l'état de guerre; mais s'ils sont réalisés dans une période de soixante jours avant cette survenue et que l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, il y a présomption de nullité de la vente, sauf preuve contraire. Les seconds comportent présomption absolue de nullité, sauf preuve formelle de l'innocence du transfert (succession, donation, legs) incombant aux neutres intéressés. Tel est le système qui fut suivi durant le début des hostilités de la grande guerre, et que

pour diverses raisons les puissances belligérantes abandonnèrent.

La France, « estimant qu'une règle aussi stricte que celle de l'article 57 était pratiquement susceptible de conduire à des solutions inexactes », prend également à l'heure actuelle en considération et comme base d'appréciation du caractère du navire « les intérêts de sa propriété ». Les instructions françaises du 8 mars 1934 prescrivent en effet à l'article 38 : « ...le caractère d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter... » L'article 30 de ces mêmes instructions continue : « Vous considèrerez comme ayant le caractère ennemi tout navire... e) dont « le contrôle et le bénéfice de l'emploi » sont entre les mains de l'Etat ennemi ou d'une personne ayant le caractère ennemi. »

En ce qui concerne le transfert du pavillon, les instructions françaises de 1934 consacrent des principes plus souples que ceux formulés dans la déclaration de Londres de 1909; elles ne prennent aucun délai en considération pour en déduire le caractère du bâtiment à l'encontre de ce qui était admis en 1909.

L'article 25 de ces instructions est en effet ainsi rédigé : « Vous capturerez tout navire transféré du pavillon ennemi au pavillon neutre postérieurement à l'ouverture des hostilités, à moins qu'il ne résulte des papiers de bord que le transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi (par exemple, si le navire a changé de pavillon par suite d'héritage).

« Art. 24. — Vous ne capturerez pas les navires transférés du pavillon ennemi au pavillon neutre antérieurement à l'ouverture des hostilités, à moins qu'il ne vous apparaisse que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Sont particulièrement suspects les transferts effectués quand les hostilités étaient imminentes et les transferts laissant aux mêmes mains le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi. » (1)

L'Italie, au contraire, semble être demeurée fidèle au critérium du pavillon, et ses instructions s'inspirent en général de la déclaration de Londres de 1909. L'article 45 des règles de 1927 est rédigé comme il suit : « Le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé normalement par le pavillon qu'il a le droit d'arborer. Si le navire n'a pas le droit d'user d'un pavillon déterminé, on prendra en considération la nationalité du propriétaire. »

En ce qui concerne le transfert de pavillon, les règles italiennes de 1927 conservaient encore le critérium des délais de la Conférence navale de Londres. Les articles 46 et 47 déclaraient en effet :

« Art. 46. — N'est pas considéré comme valable le transfert de pavillon d'un navire en vue d'éluder les conséquences dérivant du caractère ennemi. Ceci se présume, sauf preuve contraire, si le transfert de pavillon n'est pas régulièrement certifié par les papiers de bord et si le navire a perdu la nationalité ennemie moins de soixante jours

(1) *Bulletin officiel de la Marine* du 1^{er} mai 1934.

avant l'ouverture des hostilités; si le transfert de pavillon est intervenu depuis l'ouverture des hostilités. La capture du navire en pareil cas ne donne pas lieu à réparation des dommages.

« Art. 47. — On considèrera sans plus, comme valable un transfert de pavillon intervenu plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet et conforme à la législation des pays intéressés et s'il a pour effet que la gestion du navire et les profits qui en découlent ne demeurent à aucune personne de nationalité ennemie. On considèrera au contraire comme nul, sans plus, le transfert de pavillon survenu depuis l'ouverture des hostilités: s'il est intervenu pendant que le navire était en voyage ou dans un port bloqué; s'il a été convenu une faculté de rachat ou de rétrocession; si n'ont pas été observées les conditions auxquelles est subordonné le droit de porter le pavillon selon la législation de l'Etat auquel appartient le navire. » (1)

Enfin, il est probable que, dans un prochain conflit où l'Angleterre serait partie, elle adopterait son système traditionnel déjà suivi durant la grande guerre.

Ce système distingue entre le propriétaire du navire et le navire lui-même. « Le propriétaire est ennemi ou neutre selon que son domicile est un pays ennemi ou neutre. Comme un propriétaire peut avoir plusieurs domiciles et qu'il peut être difficile de déterminer si tel de ces domi-

(1) Raoul GENET : *Précis de Droit maritime du temps de guerre* (p. 351, vol. I, 2^e partie).

ciles est plus représentatif que tel autre, le système anglais, particulièrement redoutable en cela, aboutit à considérer comme ennemi le propriétaire qui a un domicile chez l'ennemi; tandis que le domicile exclusivement neutre n'établit qu'une présomption susceptible d'être renversée. » (1)

En ce qui concerne le navire lui-même, la jurisprudence anglaise énonce deux règles: « 1° La nationalité du navire se détermine par la nationalité du propriétaire; 2° la nationalité du navire se détermine par le pavillon de l'Etat qu'il arbore légitimement.

« Enfin, cette jurisprudence tient pour ennemi le navire appartenant à un propriétaire neutre et naviguant sous pavillon neutre, mais qui est employé habituellement et exclusivement dans le commerce d'un pays ennemi. On voit que cela fait beaucoup de motifs excellents de capture. Observons que les Cours de prise anglaise, tout en se montrant très sévères dans l'application des preuves, admettent la validité de la vente d'un vaisseau ennemi à un neutre même *imminente vel flagrante bello*, si la vente est entière, irrévocable, sincère, de bonne foi et non simulée. En revanche, elles n'admettent pas la validité d'aucune vente qui est réalisée au cours du voyage. » (2)

Tels seront les principes qui inspireront vraisemblablement les Cours de prise nationales ayant à connaître de la nationalité d'un aéronef.

(1) Raoul GENET : *Précis de Droit maritime du temps de guerre* (pp. 340-341 et ss., vol. I, 2^e partie).

(2) *Id.*, *ibid.*

MOMENT DE LA CAPTURE

A quel moment pourra-t-on dire qu'un navire ou un aéronef est capturé et passe sous l'autorité du commandant capteur ? Telle est la question qu'il convient parfois de résoudre avec précision, lorsque, par exemple, le navire ou l'aéronef arraisonné faisant route en bordure d'eaux neutres, et recevant l'ordre de stopper, poursuit néanmoins son chemin et ne reçoit finalement l'équipage de prise à son bord que dans les eaux neutres. Quel est l'acte qui aura emporté capture : sera-ce l'ordre de stopper, ou seulement le fait de mettre à bord un équipage de prise ? Dans les deux éventualités, les conséquences ne seront pas les mêmes. Si c'est l'ordre de stopper qui entraîne capture, la prise aura été valablement faite ; si, au contraire, c'est le fait de mettre à bord un équipage de prise, celui-ci ayant pris possession du navire considéré dans les eaux neutres, la capture ne sera point valable. Il semble que théoriquement l'on ne puisse point décider par avance que tel acte plutôt que tel autre entraînera capture ; ce qu'il faut considérer, c'est le fait que le navire arraisonné ne cherchant plus à se soustraire à la visite, se soumettra aux ordres du commandant belligérant ; aussi, pratiquement, doit-on décider que la capture est complète quand le navire ou l'aéronef « est obligé de prendre la direction qui lui est indiquée par le capteur, ou de mettre en panne et attendre les ordres en se soumettant à l'autorité du capteur » (1).

(1) Pearce HIGGINS. Cours professé à l'Académie de Droit international en 1926 (pp. 144-145).

QUI PEUT CAPTURER ?

Tous les aéronefs ou les navires pouvant exercer le droit de visite peuvent également devenir capteurs (nous renvoyons à ce sujet à l'étude précédemment faite du droit de visite) (1).

QUI PEUT ÊTRE CAPTURÉ ?

Navires capturés par des aéronefs

Les navires de guerre et de commerce ennemis pourront être capturés en toutes circonstances, excepté dans les eaux territoriales neutres et les zones assimilées aux eaux neutres (Suez, Panama). Echapperont au contraire à la capture d'après la convention XI du 18 octobre 1907, les navires hôpitaux, les bateaux de pêche ou affrétés à des services de petite navigation locale, les navires de cartel et ceux chargés de missions religieuses ou scientifiques.

Quant aux navires de commerce neutres, échapperont à la capture tous ceux qui sont exempts du droit de visite : les navires de guerre, de douane et de police, ainsi que les navires-hôpitaux neutres. Tous les autres navires au contraire pourront être capturés, à condition qu'il y ait motif à un tel acte. Même les flottes commerciales d'Etats neutres seront, croyons-nous, au cours des guerres futures, susceptibles de capture, bien qu'une telle pratique n'ait point encore été sanctionnée par la coutume internationale.

(1) Voir *supra*, pp. 95 et ss.

Bref, l'aéronef suit, quant aux catégories de navires qu'il peut capturer, les règles de la guerre navale.

Aéronefs capturés par des navires

Peuvent être capturés tous les aéronefs de guerre ou de commerce ennemis trouvés dans le théâtre des opérations de la guerre navale: c'est-à-dire la haute mer, les eaux territoriales belligérantes et l'atmosphère qui les surplombe. Cependant, étendant par analogie à l'aéronef les cas énumérés dans la convention XI du 18 octobre 1907 seront exempts de capture: les aéronefs de cartel, les aéronefs-hôpitaux, ceux chargés de missions religieuses ou scientifiques.

Quant aux aéronefs neutres, peuvent être capturés tous ceux qui sont soumis au droit de visite, à la condition qu'il y ait motif à capture et sous réserve des exceptions suivantes: les aéronefs de douane et de police, bien que soumis à l'exercice du droit de visite simplifié de l'article 51 du texte de La Haye de 1923 ne seront pas susceptibles d'être capturés. D'autre part, s'ils peuvent être visités, les aéronefs sanitaires neutres ne sont pas sujets à capture.

Par contre, le texte de La Haye admet une règle qui n'est pas encore suivie par la pratique maritime, mais qui, sans doute, sera adoptée dans les prochains conflits: elle reconnaît le droit de capture concernant des flottes aériennes commerciales des Etats neutres. Il est en effet courant à l'heure actuelle de voir les Etats s'occuper de transports, spécialement de transports internationaux; aussi peut-

on supposer que, lorsque le trafic aérien deviendra plus intense, la main-mise des Etats sur ce nouveau mode de transport se faisant également sentir, il y aura d'autant moins de raison de soumettre ce genre d'activité nouvelle des Etats à un régime juridique différent de celui auquel ses nationaux exerçant les mêmes fonctions sont assujettis, que cet Etat agira le plus souvent comme le feraient de simples particuliers. Telles sont les raisons fort logiques qui ont poussé les experts de La Haye à appliquer à l'Etat transporteur aérien les mêmes règles qu'à un particulier exerçant le même genre d'activité.

CHAPITRE IX

De la Saisie

LA CONTREBANDE DE GUERRE

Il est probable que, dans les guerres futures, la pratique traditionnelle du Droit de la guerre maritime, qui distingue parmi les objets qui peuvent être trouvés à bord d'un navire les marchandises libres, les marchandises de contrebande relative, les marchandises de contrebande absolue, selon qu'elles peuvent ou non être utilisées à des fins de guerre, sera étendue au trafic aérien. L'article 56 du texte des experts de La Haye de 1923, par cette formule: « Le Tribunal des prises jugeant de la validité de la capture d'un aéronef, de sa cargaison, appliquera les mêmes règles qu'à un navire de commerce », laisse entendre, d'ailleurs, qu'une telle distinction, du moment qu'elle est admise dans le Droit de la guerre maritime, sera appliquée aux marchandises transportées par air.

Cependant, on a pu constater que, dans la dernière guerre, les belligérants avaient sur ce point, comme sur bien d'autres, dérogé aux coutumes bien établies du Droit de la guerre maritime: la liste des marchandises libres fut

restreinte progressivement jusqu'à ne plus comprendre que des articles d'alimentation qui, finalement même, furent rayés de cette liste. Des ordres en Conseil du 11 mars 1915 et un décret français du 13 mars de la même année, abolissant en effet toute distinction entre marchandise libre ou de contrebande, déclaraient que « toutes les marchandises de propriété allemande, de provenance ou de destination allemande, directe ou par transit, seraient mises sous sequestre ».

Aussi, faut-il de nouveau nous attendre à assister à de telles pratiques dans les conflits futurs en ce qui concerne le trafic aérien aussi bien que maritime. D'ailleurs, l'article 60 du texte de La Haye de 1923, ainsi rédigé : « Si un aéronef privé neutre a été capturé pour avoir transporté de la contrebande, le capteur a la faculté d'exiger la remise de la « contrebande absolue », lorsque les circonstances sont telles que l'envoi de l'aéronef pour jugement est impossible ou compromettrait la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. » Cet article permettant au commandant belligérant de se faire remettre seulement la contrebande absolue et de laisser passer la contrebande relative lorsqu'il ne pourra renvoyer l'aéronef pour jugement, ne poussera-t-il pas, comme le faisait remarquer M. Basdevant à La Haye, les belligérants à « inscrire sur la liste de contrebande absolue tous les articles de contrebande conditionnelle qu'ils devraient laisser passer » ? une telle mesure aboutissant alors à supprimer la distinction coutumière entre contrebande absolue et relative.

DE LA SAISIE DE LA CONTREBANDE

La saisie concernant les marchandises en général et la contrebande en particulier est l'acte par lequel le navire de guerre visiteur, avec ou sans l'assentiment du capitaine du navire arrêté, s'empare et dispose des marchandises sans préjudice toutefois de la décision à intervenir par la Cour des prises. Une telle définition de la saisie opérée par un navire peut être étendue à la même opération effectuée par un aéronef.

Alors que les marchandises même ennemies sont libres sous pavillon neutre, la contrebande ne jouit point de la protection du pavillon; aussi faut-il examiner dans quelles conditions les marchandises appartenant à cette catégorie peuvent être saisies.

La Conférence navale de Londres a posé sur cette matière, et concernant les navires, des règles qui, adoptées par l'ensemble des belligérants au début des hostilités, ont été abandonnées à partir de 1915. Aussi, ne faisant pas partie du Droit positif international, on ne peut dire que ces règles doivent être étendues par analogie à la contrebande transportée par air. Il est à présager cependant que les puissances neutres se réclameront, concernant le trafic aérien aussi bien que maritime, et imposeront si elles sont puissantes, les règles de Londres de 1909 qui sont assez restrictives des droits des belligérants. Conformément à ces règles ils soutiendront que les articles de contrebande conditionnelle ne seront saisissables que sur le navire qui fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire

occupé par lui ou vers ses forces armées et que les marchandises à destination d'un port neutre, bien que destinées à l'ennemi, ne pourront être arrêtées; alors que les articles de contrebande absolue seraient saisissables « alors même qu'elles seraient arrêtées dans leur transport vers un port neutre et que leur destination dernière serait le territoire ennemi, un territoire occupé par lui ou ses forces armées. »

L'application des règles posées par la Conférence navale de Londres et dont l'observation serait éventuellement réclamée par des neutres, conduirait encore à étendre à l'aéronef cette autre règle posée par l'article 140 de la Convention: « La confiscation du navire transportant de la contrebande est permise si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son frêt, plus de la moitié de la cargaison. » Donc, un navire ou un aéronef, bien qu'étant neutres, pourront être saisis dans ces conditions.

Enfin, autre principe admis par le texte de la Conférence de Londres de 1909: « Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé. » Cette même règle a trouvé un écho dans le dernier paragraphe de l'article 53 des règles de La Haye concernant la capture d'un aéronef: « Toutefois, dans chaque cas, à l'exception de celui visé sous la lettre K [transfert de nationalité], le motif de la capture doit être un acte exécuté au cours du vol dans lequel l'aéronef neutre est tombé entre les mains du belligérant, c'est-à-dire depuis qu'il a quitté son point de départ et avant qu'il n'ait atteint son point de destination. » Au

contraire, l'attitude des belligérants sera de repousser les prescriptions de la Conférence de Londres de 1909, trop favorables, à leur avis, aux neutres. Ils tâcheront d'étendre, comme en 1914, le principe de la continuité du voyage à la contrebande conditionnelle transportée par air ou par mer; pratiquement, le seul obstacle apporté à leurs exigences sera la considération de la puissance des neutres, qui, devant les restrictions trop fortes apportées à leur liberté commerciale, n'hésiteront point à entrer eux-mêmes dans le conflit pour défendre leurs intérêts.

DE L'AÉRONEF CONSIDÉRÉ
COMME CONTREBANDE DE GUERRE

Jusqu'ici, les situations que nous avons envisagées concernent seulement les cas où des marchandises sont saisies parce qu'étant de la contrebande, ou rendent des navires ou des aéronefs passibles de capture parce qu'ils ont à leur bord une certaine quantité de marchandises de contrebande. Mais l'aéronef lui-même peut être un article de contrebande de guerre. Nous verrons ultérieurement que les gouvernements neutres sont, dans certaines circonstances, tenus d'empêcher l'exportation d'aéronefs devant être employés à des fins de guerre. En de telles circonstances, un Etat belligérant capturant de tels appareils de provenance neutre, serait en droit de faire au gouvernement qui les a envoyés des protestations sur son attitude.

Mais cette hypothèse étant laissée de côté, il est parfaitement possible, de la part d'un belligérant, de ranger les

aéronefs dans la catégorie des articles de contrebande. Il pourra donc, en conséquence, les saisir de la même façon qu'il pourrait le faire pour n'importe quelle autre marchandise appartenant à cette catégorie.

C'est à cette situation que fait allusion l'article 53, § *h*, du texte de La Haye de 1923, lorsqu'il décide qu'« un aéronef est sujet à capture s'il transporte de la contrebande de guerre ou "en constitue lui-même" ».

LA SAISIE DES MARCHANDISES ENNEMIES A BORD D'AÉRONEFS ENNEMIS

Les marchandises neutres ne peuvent être saisies, restriction faite des cas de violation de blocus, que lorsqu'elles sont des articles de contrebande; les marchandises ennemies, au contraire, à bord d'un navire ou d'un aéronef ennemi, même n'étant pas de la contrebande, sont toujours saisissables. Mais sur quels principes doit-on se baser pour décider du caractère ennemi de marchandises trouvées à bord d'un aéronef ennemi? Les différentes puissances parties dans un conflit étendront vraisemblablement aux marchandises trouvées à bord d'un aéronef, leurs conceptions du Droit maritime sur ce sujet. Aussi étudierons-nous, comme nous l'avons précédemment fait à propos de la nationalité de l'aéronef, la doctrine des différentes nations sur la question, doctrine qui se dégage de leurs instructions aux commandants de leurs forces navales et des solutions adoptées par leurs Cours de prises, nous étendrons par analogie les conclusions auxquelles nous serons parvenu

aux marchandises ennemies trouvées à bord d'aéronefs ennemis.

La Conférence navale de Londres de 1909 décidait que le caractère neutre ou hostile de la marchandise se devait déduire du caractère neutre ou hostile du propriétaire, mais elle ne disait rien quant au critère de détermination de ce propriétaire. La pratique internationale devait donc suppléer à la carence du texte sur la question et adopter même des règles plus ou moins conformes aux principes posés en 1909.

Les principes de la jurisprudence française concernant les marchandises ennemies sont traditionnelles : la règle générale étant que la cargaison est du même caractère que son propriétaire, ramène au seul problème de la nationalité du propriétaire. « Ce propriétaire, c'est, ordinairement, le destinataire aux compte et risques de qui sont embarquées les marchandises ; mais ce pourrait être aussi l'expéditeur, si telle était la convention des parties, qui est la loi contractuelle en France, sous réserve, bien entendu, de la règle *fraus omnia corrumpit*. Il y a présomption dans le système français que la marchandise chargée sur un navire ennemi est ennemie ; il y a présomption absolue également que tout chargement de nationalité non justifiée ou indéterminée est ennemi et de bonne prise. » (Arrêté du 2 prairial an XI, art. 33.) (1) Les instructions françaises du 8 mars 1934 n'ont pas jugé à propos de rééditer

(1) Raoul GENET : *Précis de Droit maritime du temps de guerre* (t. I, 2^e partie, pp. 352 et ss.).

ces principes de la jurisprudence française : c'est sans doute parce qu'ils n'ont point varié.

L'Italie, durant la guerre, se rallia au critérium de la nationalité admis par la Conférence de Londres, et son attitude actuelle n'a guère varié, ainsi que peuvent le montrer les art. 49 et 50 des règles italiennes de juillet 1927 : Art. 49. Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité du propriétaire. Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas prouvé, la marchandise est présumée ennemie. — Art. 50. Le caractère ennemi de la marchandise chargée à bord d'un navire ennemi subsiste jusqu'à l'arrivée à destination, nonobstant un transfert intervenu au cours du voyage depuis l'ouverture des hostilités. Toutefois, si, au cas de faillite de l'actuel propriétaire de nationalité ennemie, un précédent propriétaire, de nationalité neutre, exerce avant la capture un droit de revendication sur la marchandise, celle-ci reprend le caractère conforme à la nationalité du requérant. »

Les Anglais appliquaient pendant la guerre, aux marchandises, les mêmes règles qu'aux navires, et il est probable que, dans un prochain conflit où ils seraient partie, ils étendraient ces règles au Droit aérien. « En principe, le caractère de la cargaison se déduisait du caractère ennemi ou non ennemi du propriétaire; certaines particularités cependant permettaient d'attribuer à la propriété d'une personne neutre un caractère hostile. Par exemple,

les Cours de prise anglaise ne reconnaissent pas la régularité de la clause par laquelle la marchandise de l'expéditeur neutre doit demeurer sa propriété jusqu'à la livraison au destinataire ennemi, ce qui revient à décider que la marchandise en route est la propriété de l'acheteur et voyage à ses risques et périls; pareillement, le transfert de propriété *in transitu*, par transfert de connaissance, n'est pas accepté par ces mêmes Cours, pour les mêmes raisons et parce qu'il rend la fraude trop aisée; la marchandise qui part ennemie, demeure ennemie; le transfert effectué avant la proclamation de l'état de guerre n'échappe pas à la présomption défavorable, s'il apparaît des circonstances de fait qu'il a été convenu par prévision des hostilités imminentes. Une aggravation de cette doctrine est celle imaginée et appliquée par le juge Sir W. Scott (lord Stowel) qui veut que les produits du sol ennemi demeurent des *res hostiles* tant qu'il reste la propriété du maître du sol et, quels que soient la nationalité et le domicile du propriétaire. » (1)

Il est également admis dans la doctrine anglaise que lorsqu'un propriétaire neutre « est occupé au commerce ordinaire ou extraordinaire d'un pays ennemi, sur le même pied et avec les mêmes avantages que les sujets de naissance résidents, les biens qu'il emploie ainsi doivent être incorporés dans le commerce général de ce pays et passibles de confiscation, quelle que soit sa résidence... Il n'y a

(1) Raoul GENET : *Précis de Droit Maritime du temps de guerre* (t. I, 2^e partie, pp. 352 et ss.).

pas de raison pour que celui qui jouit ainsi de la protection et des avantages des pays ennemis n'en partage pas, par rapport à ce commerce, les dangers et les pertes » (1).

Telles sont les différentes doctrines des gouvernements français, italien, anglais, concernant les marchandises ennemies trouvées sur des navires ennemis, et qui dicteront vraisemblablement leur attitude au sujet de marchandises trouvées à bord d'aéronefs.

(1) Raoul GENET : *Précis de Droit Maritime du temps de guerre* (t. I, 2^e partie, pp. 352 et ss.).

CHAPITRE X

Des prises et de leur destruction

NAVIRES CAPTURÉS PAR UN AÉRONEF

Il est généralement admis, dans la pratique de la guerre navale, que c'est le devoir du capteur de conduire sa prise dans son propre pays ou dans un pays allié pour qu'il soit procédé à son jugement par une Cour de prises. Cependant, il peut arriver pour des raisons multiples, que nous allons envisager, que le capteur ne puisse procéder à cette conduite. Peut-il alors, dans cette éventualité, détruire le navire capturé ?

La Conférence de Londres de 1909 a seulement envisagé la question de la destruction d'un navire neutre : elle pose le principe qu'un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais doit être conduit dans tel port qu'il appartiendra, pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture (art. 48). Par exception, un navire neutre saisi par un bâtiment belligérant, et qui serait sujet à confiscation, peut être détruit si l'observation de l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de

guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé (art. 49).

Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sécurité, et tous les papiers du bord et autres pièces que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture, devront être transbordés sur le bâtiment de guerre (art. 50).

La destruction est donc, dans ces textes, reconnue comme une mesure exceptionnelle.

En ce qui concerne les navires ennemis, la Conférence de Londres de 1909 ne s'est pas occupée de la question; « on en a déduit qu'à *fortiori* reconnaissait-elle le droit pour le belligérant de détruire ces captures ennemies, du moment qu'elle lui accordait, même comme une exception, le droit de détruire la prise neutre. » (1)

Le traité naval de Londres du 22 avril 1930, dans l'article 22 de sa partie IV, a reconnu implicitement aux navires de guerre belligérants un droit de destruction sur les navires de commerce quels qu'ils soient; elle ne distingue pas en effet entre navires ennemis et navires neutres: droit pur et simple, au cas de refus d'obtempérer à un ordre de stopper, droit seulement soumis pour toutes les autres hypothèses à la condition que les passagers, l'équipage et les papiers de bord aient été mis au préalable en lieu sûr.

Tel est, à l'heure actuelle, l'état du Droit positif international de la guerre maritime sur la question; mais lors-

(1) Raoul GENET: *op. cit.* (pp. 371 et ss.).

que, dans un conflit mettant aux prises aéronefs et navires, le capteur d'un navire sera un aéronef, étendra-t-on à celui-ci les règles de Londres de 1909 ou celles de 1930 concernant la destruction des prises ?

En l'absence de tout accord international en la matière, on peut supposer que, dans un conflit dans lequel les neutres seraient assez forts pour faire triompher leurs revendications, ils exigeront que l'aéronef soit soumis aux mêmes règles, quant à la destruction des prises, que les navires, règles qui seront celles de 1909 parce que restreignant assez fortement une telle possibilité.

Cependant, même si l'aéronef est soumis, quant à la destruction, aux règles posées en 1909, les circonstances exceptionnelles dont parle le texte, de nature à « compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé », ne seront-elles pas, concernant l'aéronef, l'état normal permettant à celui-ci de toujours procéder à la destruction de la prise ? Le fait que l'aéronef, vu sa rapidité de déplacement comparée à celle du navire, sera dans l'impossibilité de l'escorter vers le port allié ou ennemi choisi à l'avance comme lieu de visite ; d'autre part la considération que l'aéronef capteur, étant donné le nombre restreint des personnes formant son équipage, ne peut en détacher une partie à bord du navire capturé, sans compromettre sa propre sécurité, sont autant de circonstances qui, exceptionnelles pour un navire, se présenteront habituellement pour l'aéronef et lui permettront ainsi de toujours procéder à la destruction de la prise.

Il est donc probable, à notre avis, que, dans un conflit mondial éventuel, si les neutres ne peuvent point faire prévaloir une pratique contraire, les belligérants admettront le principe de la destruction, dans tous les cas, des navires capturés par des aéronefs. Cette pratique sera d'autant plus courante, croyons-nous, que, dans un conflit ayant un vaste théâtre d'opérations, les navires ou les aéronefs opérant plus loin de leurs bases, se trouveront dans l'impossibilité absolue de conduire dans des ports les navires de commerce qu'ils auront capturés.

Cependant, les principes d'humanité et les conventions internationales existantes, prescrivant de ne point procéder à la destruction de la prise avant que les passagers, l'équipage et les papiers de bord soient mis en lieu sûr, apporteront une restriction, suffisamment forte à notre avis, à ce que pourrait avoir d'abusif le principe permettant à l'aéronef de toujours détruire sa prise. En effet, dans l'état actuel du développement aéronautique, un aéronef, ne pouvant pas prendre à son bord l'équipage et les passagers d'un navire même de faible tonnage, devra s'abstenir de toute destruction. Aussi peut-on présager que, dans une période de temps à venir, assez longue peut-être, un aéronef agissant conformément aux principes d'humanité précédemment exposés, n'aura que rarement la possibilité de procéder à de telles destructions de navires; pratiquement, il appellera à son aide un bâtiment de guerre de sa nationalité, qui opérera à sa place vis-à-vis du navire arraisonné.

AÉRONEFS CAPTURÉS PAR NAVIRES

Le texte sur la guerre aérienne élaboré à La Haye en 1923 distingue, comme le fait implicitement le texte de la Conférence de Londres de 1909 et la pratique internationale, entre les aéronefs privés ennemis et les aéronefs neutres. En ce qui concerne un aéronef ennemi, l'article 57 du texte de 1923 dispose : « Un aéronef privé qui, après visite, se révèle être un aéronef ennemi, peut être détruit si le commandant belligérant le juge nécessaire, pourvu que toutes les personnes à bord soient préalablement mises en sûreté et que tous les papiers de l'aéronef soient mis à l'abri. » Le fait que ce texte permet la destruction d'un aéronef ennemi « si le commandant belligérant le juge nécessaire », laisse supposer que ses motifs de décision peuvent être extrêmement larges; alors qu'au contraire, concernant la guerre maritime, la pratique internationale admet généralement de nos jours que la destruction des prises maritimes ennemies n'est licite que dans des cas exceptionnels tels que ceux qui sont énumérés dans l'article 108 du règlement russe de 1869 : « a) Lorsque le combat a endommagé la prise de telle manière qu'elle n'est plus en état de rester à flot par le gros temps; — b) si elle se trouve dans des conditions nautiques si mauvaises, qu'il y a lieu de craindre une reprise par l'ennemi; — c) si le croiseur ou le commandant du navire capteur est obligé de refuser le combat en présence d'un ennemi supérieur en passe de lui ravir sa capture; — d) si le

capteur ne peut, sans compromettre sa propre sûreté, détacher une partie de son équipage pour le placer à bord de la prise; — e) si la valeur du navire est si minime, qu'elle ne compenserait pas les frais de conduite, par exemple, si les ports où il devrait être emmené sont trop éloignés. » (1)

Ainsi, un navire capturant un aéronef ennemi pourra se baser sur des considérations plus larges, lui permettant la destruction de cet aéronef, qu'il ne le pourrait vis-à-vis d'un autre navire.

Quant à un aéronef privé, rencontré par un navire, et qui se révèle être un aéronef neutre, l'article 58 du texte de La Haye dispose qu'« un tel aéronef, sujet à confiscation pour s'être rendu coupable d'assistance hostile, ou pour être dépourvu de marques extérieures, ou pour avoir porté de fausses marques, peut être détruit si l'envoi pour jugement est impossible, ou de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquels il est engagé. »

Cet article distingue donc plusieurs cas: Si un aéronef s'est rendu coupable d'assistance hostile, il pourra être détruit « si l'envoi pour jugement est impossible ou de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé ». Les mêmes motifs justifieraient la destruction d'un navire neutre par un autre navire, d'après l'article 49 du texte

(1) Texte cité par M. Raoul Genet dans son ouvrage déjà cité (pp. 477 et 478).

de la Conférence de Londres de 1909; remarquons cependant que l'article 58 du texte de La Haye est plus large quant aux motifs permettant la destruction. Alors que le texte de Londres ne permet de détruire un navire que lorsque « la conduite dans un port serait de nature à compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé », l'article 58 du texte de La Haye contient cette formule plus générale permettant la destruction d'un aéronef « si l'envoi pour jugement est impossible » ou « de nature . . . ».

Enfin, le texte de Londres parle des opérations dans lesquelles le navire est « actuellement » engagé, alors que l'article 58 du texte de La Haye parle seulement « des opérations dans lesquelles il [l'aéronef] est engagé »; il n'est donc pas absolument nécessaire que ce soient des opérations « actuelles ».

Le commandant d'un navire saisissant un aéronef qui s'est rendu coupable d'assistance hostile, et voulant procéder à sa destruction, disposera donc, à son égard, de pouvoirs plus larges que vis-à-vis d'un autre navire.

Les autres situations prévues dans le texte de La Haye — cas où l'aéronef est dépourvu de marques extérieures, ou porte de fausses marques — permettant la destruction si l'envoi pour jugement est « impossible ou de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé », n'ont pas d'équivalents dans le texte élaboré à Londres en 1909.

Par contre, le même article 58 du texte de la guerre

aérienne, disposant que « dans tous les cas autres que ceux mentionnés ci-dessus [aéronef qui s'est rendu coupable d'assistance hostile, qui est dépourvu de marques extérieures ou porte de fausses marques], un aéronet privé neutre ne pourra être détruit que s'il existe une nécessité militaire d'extrême urgence, ne permettant pas au commandant de le relâcher ou de le renvoyer devant le tribunal des prises pour jugement ». De telles prescriptions sont, à un double point de vue, plus larges que celles contenues dans le texte de Londres de 1909 : tout d'abord, ce dernier texte n'autorise la destruction des navires neutres que dans des cas précis : navires violant un blocus, navires transportant de la contrebande en quantité suffisante pour entraîner sa confiscation, navires participant à une assistance hostile ; alors que l'article 58 permet la destruction d'un aéronet dans tous les cas où un tel aéronet peut être capturé, et qui sont énumérés dans l'article 53 du texte de La Haye de 1923. De plus, l'article 58 permettant encore la destruction d'un aéronet dans tous les cas autres que les suivants : aéronet qui s'est rendu coupable d'assistance hostile, qui est dépourvu de marques extérieures ou porte de fausses marques, « s'il existe une nécessité militaire d'extrême urgence », l'appréciation d'une telle nécessité ne pouvant être faite que par le commandant belligérant, est susceptible d'être fort largement entendue, plus largement encore que dans les cas plus restrictifs prévus dans le texte de Londres de 1909, qui prend seulement en considération, pour autoriser la destruction, la « sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est

actuellement engagé », circonstances qui ne sont, au fond, que deux cas de « nécessité militaire d'extrême urgence ».

DE LA REMISE ET DE LA DESTRUCTION DES MARCHANDISES

Un navire ou un aéronef ne pouvant pas être dérouté vers un port pour y débarquer les marchandises saisissables qui se trouvent à son bord, ne pouvant pas non plus être détruit, coque et marchandises ensemble, il ne faut pas supposer que des belligérants laisseront alors passer ce navire ou cet aéronef qu'ils sauraient cependant, pertinemment, avoir à bord des articles saisissables; ils auront encore cette autre possibilité, si le commandant belligérant n'offre pas de lui-même de leur remettre ces objets, de pouvoir le contraindre, dans certains cas, à leur remettre cette marchandise qui, si elle est trop encombrante, sera alors détruite.

Marchandises trouvées à bord d'un navire de commerce ennemi par un aéronef

La Conférence de Londres de 1909 n'a pas traité la question concernant les navires de commerce ennemis; elle s'est seulement occupée de la destruction des marchandises transportées sur des navires neutres. Cependant, bien qu'il n'y ait aucun texte de Droit positif sur ce sujet, l'on peut penser qu'un aéronef, en face d'un navire ennemi qu'il ne

peut par hypothèse ni détruire, ni dérouter, ni même capturer: si c'est par exemple un navire de cartel ayant à bord de la contrebande de guerre ou d'autres marchandises saisissables, pourra fort valablement se faire remettre de telles marchandises et les détruire si elles ne lui ont pas été remises préalablement de plein gré.

*Marchandises trouvées à bord d'un navire
de commerce neutre par un aéronef*

La règle établie par la Conférence de Londres de 1909, d'après laquelle un navire neutre ne peut être détruit s'il n'est pas sujet à confiscation, oblige à renvoyer à un port de prise ou, si cela ne peut se faire, à relâcher, le bâtiment qui porterait de la contrebande de guerre ne représentant, ni par sa valeur, ni par son poids, ni par son volume, ni par son frêt, plus de la moitié de la cargaison. Cependant, il serait excessif qu'à raison de la proportion qui assure le salut du navire, la contrebande échappant au capteur fût libre de parvenir à l'ennemi; aussi, l'article 54 permet-il au capteur, qui, dans le cas présent, pourra être un navire ou un aéronef, d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises confiscales trouvées à bord d'un navire qui, lui-même, n'est pas sujet à confiscation, lorsque les circonstances sont telles que, d'après l'article 49 (Convention de Londres de 1909), elles justifieraient la destruction d'un navire passible de confiscation (compromission de la sécurité du bâtiment, ou du succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé).

Le rapport général de la Convention de Londres de 1909 déclarait en effet : « Si un croiseur [ou un aéronef] rencontre un navire de commerce neutre portant de la contrebande de guerre dans une proportion inférieure à celle qui est prévu par l'article 40, où il peut arraisonner le navire et le conduire dans un port pour y être jugé, il peut, conformément à ce qui est réglé par l'article 44, accepter la remise de la contrebande qui lui est offerte par le navire arrêté. Mais qu'arrivera-t-il si aucune de ces solutions n'intervient : le navire arrêté n'offre pas de remettre la contrebande de guerre et le croiseur [ou l'aéronef] n'est pas en situation de conduire le navire dans un de ces ports. Le croiseur [ou l'aéronef] est-il obligé de laisser aller un navire neutre avec la contrebande qu'il porte ? Cela a paru excessif, au moins dans certaines circonstances exceptionnelles. Ce sont celles-là même qui justifieraient la destruction du navire s'il était susceptible de confiscation. En pareil cas, le croiseur [ou l'aéronef] pourra exiger la remise ou procéder à la destruction des marchandises confisquables. Les raisons qui ont fait admettre la destruction du navire pourront justifier la destruction des marchandises de contrebande, d'autant plus que les considérations d'humanité qui peuvent être invoquées en cas de destruction du navire sont écartées ici. »

Un aéronef visitant un navire neutre devra donc se conformer à ces règles, si l'on admet que le texte de la Conférence de Londres, bien que non ratifié, représente cependant, sur la question, la pratique admise dans les guerres futures.

*Marchandises trouvées à bord d'un aéronef
de commerce neutre par un navire*

L'article 60 du texte de La Haye, concernant le cas où un aéronef est visité par un navire, a été visiblement inspiré par l'article 54 du texte de la Conférence de Londres de 1909. Il est en effet ainsi rédigé : « Si un aéronef privé neutre a été capturé pour avoir transporté de la contrebande, le capteur a la faculté d'exiger la remise de la contrebande absolue, lorsque les circonstances sont telles que l'envoi de l'aéronef pour jugement est impossible, ou compromettrait la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. »

Toutefois, il est deux remarques que suscite un rapprochement entre le texte de Londres et celui de La Haye :

D'après ce dernier texte, la destruction de la marchandise de contrebande absolue trouvée sur un aéronef par un commandant de navire pourra être motivée par des considérations plus larges que ne pourrait l'être la destruction d'une cargaison analogue trouvée à bord d'un navire : il pourra se faire remettre ou détruire la contrebande lorsque « l'envoi de l'aéronef qui contiendrait de telles marchandises, dans un port, est impossible » ou « compromettrait la sécurité de l'appareil ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé », motifs que l'on rencontre également dans le texte de Londres, avec cette réserve que l'article 60 du texte de La Haye décide que la simple impossibilité de renvoi dans un port est un motif de destruc-

tion, alors que, dans le texte de Londres, il faut que l'impossibilité du renvoi compromette la sécurité du navire ou du succès des opérations dans lesquelles il est « actuellement » engagé, le terme d'« actuellement » ne figurant d'ailleurs pas dans le texte de La Haye; si bien que, comme nous le faisons remarquer précédemment, il n'est pas nécessaire que les opérations dont il s'agit soient « actuellement » en cours.

D'autre part, un autre point de discordance entre ces deux textes réside dans le fait que la seule contrebande à la destruction ou à la remise de laquelle fasse allusion le texte des experts, est la contrebande absolue.

Donc, un navire se trouvant en face d'un aéronef privé neutre, pourra seulement demander la remise de la contrebande absolue et la détruire; alors que, se trouvant en face d'un autre navire, il jouirait de tels droits, non seulement sur la contrebande absolue, mais encore sur la contrebande relative. Aussi, comme le faisait remarquer M. Basdevant à la Conférence de La Haye, en des termes que nous avons déjà rapporté, « il pourra arriver qu'en limitant, ainsi que le fait l'article 60, la faculté d'exiger la remise de la contrebande et de la détruire à la seule contrebande absolue, il pourra arriver ce fait qu'un belligérant, après avoir laissé passer sans les détruire des marchandises considérées comme contrebande conditionnelle, soit amené, pour éviter le renouvellement de ce fait, à les inscrire sur la liste de contrebande absolue », poussant ainsi les parties en conflit à abolir la distinction traditionnelle entre contrebande absolue et contrebande condition-

nelle, distinction sur le maintien de laquelle comptaient cependant les juristes de La Haye.

*Marchandises trouvées à bord d'un aéronef
de commerce ennemi par un navire*

Le commandant du navire belligérant pouvant, « s'il le juge nécessaire », détruire un tel aéronef, il est logique de déduire de cette faculté, la possibilité, de la part de ce commandant belligérant, de pouvoir se faire remettre ou détruire, « s'il le juge nécessaire », également toute marchandise se trouvant à bord.

CHAPITRE XI

Du jugement des prises

LA PRISE N'A PAS ÉTÉ DÉTRUITE

Un navire ou des marchandises, une fois capturés, conformément au principe universellement admis que toute prise doit être jugée, la validité de la capture doit être soumise à un Conseil de prise. Le même principe a été consacré à La Haye, concernant l'aéronef et les marchandises qui se trouvent à bord. L'article 55 de ces règles dispose en effet : « La capture d'un aéronef ou de marchandises à bord d'un aéronef sera soumise à un tribunal des prises, afin que toute réclamation neutre soit dûment examinée et jugée. »

Par contre, il n'y aura point lieu à un tel jugement si le navire ou l'aéronef capturé était un navire ou un aéronef de guerre ou assimilé de l'ennemi. L'article 32 des règles de la guerre aérienne est en effet ainsi rédigé : « Les aéronefs publics ennemis autres que ceux qui sont traités sur le même pied que les aéronefs privés, sont sujets à confiscation sans procédure de prise. »

Dans la pratique des guerres à venir, il est d'ailleurs

probable que ce seront les mêmes Cours de prises qui statueront à la fois sur la capture des navires et des aéronefs.

Quant au Droit appliqué par ces Cours jugeant de la validité de la capture d'un aéronef ou de sa cargaison, ce sera, comme nous l'avons déjà remarqué, « dans tous les cas où des dispositions spéciales ne sont pas contenues dans les textes de 1923, le droit des prises maritimes ».

Mais en quoi consistera exactement ce jugement des Cours de prises ?

Le tribunal constatera si la saisie est légale en la forme et au fond, si elle doit être maintenue ou levée, et, dans cette dernière éventualité, la Cour décidera s'il y a lieu d'accorder ou non une indemnité.

En ce qui concerne les règles de forme, la Cour des prises examinera si le commandant du navire ou de l'aéronef capteur a bien respecté les règles précédemment posées concernant la visite, la capture et la saisie.

Quant aux règles de fond, le tribunal constatera si le navire, l'aéronef ou les marchandises trouvées à bord sont bien sujets à capture d'après les règles déjà étudiées concernant la nationalité d'un navire, d'un aéronef ou des marchandises.

L'examen de ces différentes situations aboutira soit à la confiscation du navire, de l'aéronef ou des marchandises, soit à leur relâche. Remarquons cependant qu'en ce qui concerne la confiscation d'un aéronef, celle-ci peut être plus largement admise que ne le serait celle d'un navire. D'après les textes de La Haye, en effet, un aéronef peut être confisqué « lorsqu'il n'a pas de marques exté-

rieures, qu'il fait usage de fausses marques, parce qu'il est armé en dehors de la juridiction de son propre pays, ou lorsqu'il a violé l'ordre donné par un commandant belligérant en vertu des dispositions de l'article 30 ». Ce sont là autant de motifs de confiscation que l'on ne retrouve point concernant un navire.

Lorsqu'au contraire il n'y aura pas eu lieu à confiscation du navire, des marchandises saisies ou de l'aéronef, ils devront être relâchés avec ou sans indemnité.

CAS OU IL AURAIT ÉTÉ PROCÉDÉ A LA DESTRUCTION DES PRISES

Dans cette nouvelle situation, il sera procédé conformément à la procédure suivie dans le cas précédent, c'est-à-dire que la juridiction chargée de statuer examinera tout d'abord si le navire, l'aéronef ou les marchandises détruites pouvaient être valablement capturés et si le capteur s'est bien conformé aux règles de forme concernant la visite et la capture. Si la Cour des prises, après l'examen approfondi des conditions dans lesquelles s'est faite la capture, aboutit à cette solution qu'elle était nulle, il est logique d'admettre qu'une indemnité doit alors être payée aux parties intéressées, la prise ayant été détruite; le texte de La Haye, conformément d'ailleurs à la solution adoptée dans la Convention de Londres de 1909, déclare en effet: « Si la capture d'un aéronef dont la destruction a été justifiée est déclarée nulle, indemnité doit être payée aux parties inté-

ressées en remplacement de la restitution à laquelle elles auraient droit. »

Mais si la capture ayant été jugée valable par la Cour de prises, le capteur a procédé à sa destruction, on pourrait penser que le propriétaire des marchandises serait toujours dénué de tous droits à réclamer une indemnité; cependant, il n'en est rien; on trouve en effet, dans les règles de La Haye de 1923 et dans la Convention de Londres de 1909, cette prescription identique que lorsqu'un commandant capteur a détruit un navire, un aéronef ou des marchandises confiscales trouvées à bord, il doit, préalablement à tout jugement sur la validité de la capture, justifier qu'il était en présence des circonstances exceptionnelles déjà signalées précédemment: impossibilité de renvoyer l'aéronef dans un port pour jugement, compromission de la sécurité de l'aéronef ou du navire belligérant ou du succès des opérations dans lesquelles ils sont engagés, faute par lui de ce faire, les parties ayant intérêt dans l'aéronef, le navire ou la cargaison ont droit à indemnité, bien que ceux-ci eussent pu être valablement sujets à confiscation.

Nous avons donc vu que, sauf en tant que des dispositions spéciales sont prévues par le texte de La Haye, ce seront les principes du Droit de la guerre maritime qui s'appliqueront aux prises aériennes.

Mais lorsque de telles règles feront défaut, ou que les principes, ou la coutume maritime, ne seront point nettement établis, on peut présumer que les Cours de prises étendront, par analogie aux aéronefs et à leurs cargaisons, leurs doctrines particulières concernant des situations analogues

de la guerre maritime. Ainsi, en cas de résistance à la visite d'un aéronef neutre, l'Angleterre étendra vraisemblablement à celui-ci la règle suivie en matière maritime : elle décidera que le chargement sera passible du même traitement que subirait celui d'un aéronef ennemi ; alors que les Cours de prises américaines adopteront plutôt cette autre solution que l'aéronef seul devrait être confisqué.

Soit encore cet autre cas controversé où, des marchandises se trouvant à bord d'un aéronef ennemi, on se demande si, celui-ci étant détruit, le propriétaire des marchandises a le droit d'exiger une indemnité du fait de la destruction. Les Cours de prises françaises (1) ou allemandes (2) ayant à connaître de tels cas adopteront sans doute, vis-à-vis de cet aéronef, les mêmes solutions qu'elles adoptaient durant la guerre vis-à-vis d'un navire ennemi : elles décideront vraisemblablement qu'en chargeant des objets sur un aéronef ennemi, le propriétaire neutre a accepté par avance les risques particuliers qu'ils pourraient encourir de ce fait, et lui refuseront en conséquence tout droit à indemnité.

(1) Affaire du *Ludwig* et du *Vorwaerts*.

(2) Cas du *Glitra* et de l'*Indian-Prince* jugés par le Conseil des prises allemand en 1914-1915.

CHAPITRE XII

Le blocus dans la guerre aéro-navale

L'attitude des puissances représentées à La Haye laisse supposer que l'aéronef sera certainement, dans les conflits futurs, employé dans la lutte contre le commerce maritime et que, par conséquent, dans l'opération du blocus, le rôle de l'aéronef ne se bornera pas uniquement à un service d'observation, renforçant ainsi l'efficacité du blocus naval, mais que l'aéronef pourra encore parfaitement agir contre les navires ou aéronefs marchands forceurs de blocus, de la même façon que le ferait un navire de guerre.

AÉRONEFS COOPÉRANT AU BLOCUS AVEC DES FORCES NAVALES

Coopérant avec des forces navales aux opérations d'un blocus, l'aéronef est susceptible de leur apporter une aide fort précieuse; grâce à la visibilité excellente que l'on a à bord de tels appareils, un observateur pouvant déceler à grande distance l'approche d'un navire de surface ou repérer un sous-marin en plongée, de tels renseignements

contribueront à rendre plus rares ces cas, relativement fréquents jusqu'alors, où des navires, trompant la vigilance des forces bloquantes, parvenaient à atteindre la côte bloquée.

D'autre part, le commerce aérien étant appelé à prendre un développement que nous croyons considérable, l'aéronef ajoutera son contrôle à celui du navire, sur ce trafic aérien, et contribuera à rendre plus efficace l'action des forces navales vis-à-vis d'aéronefs de commerce.

Il est donc certain que, dans les conditions nouvelles d'une guerre future, où l'aéronef pourrait aider sinon remplacer totalement les flottes de commerce, le principe de l'« effectivité » qui est posé concernant le blocus maritime, devra être étendu au blocus aéro-naval. Les forces bloquantes, si elles ont le souci de faire reconnaître et respecter la validité de leur interdiction de commercer avec telle côte ou tel port déterminé, devront disposer de forces maritimes et aériennes telles, que le commerce maritime aussi bien qu'aérien avec la zone bloquée soit intercepté. Dans une conception du blocus moderne, le trafic aérien et maritime sont si intimement liés que, le blocus de l'un étant effectif mais l'autre ne l'étant pas, l'on ne pourra alors parler véritablement d'un blocus « conforme aux règles du Droit international, prescrivant son effectivité, puisque les relations commerciales avec la zone bloquée si, dans l'éventualité choisie, elles ont cessé sous la forme de trafic maritime, revoient le jour dans le trafic aérien laissé libre ou imparfaitement contrôlé.

L'invention aéronautique est encore, d'autre part, susceptible d'apporter, à notre avis, de profondes modifications en ce qui concerne les moyens d'assurer l'effectivité d'un blocus. L'on sait en effet qu'après une longue évolution, le blocus devant primitivement, pour être effectif, être assuré par des forces suffisantes « arrêtées » et « suffisamment proches », puis « arrêtées ou suffisamment proches », on en était arrivé en 1909, à la Conférence de Londres, à un texte qui, tout en laissant une assez grande latitude aux forces bloquantes en ce qui concerne la façon dont elles pourraient rendre le blocus effectif : l'escadre bloquante ayant la possibilité de croiser dans un rayon d'action donné, ce texte voulait cependant rester conforme aux principes classiques qui décidaient qu'un navire ne pouvait être considéré comme forceur de blocus que lorsqu'il franchissait la ligne de blocus assurée par des forces navales circulant dans une zone donnée en face des côtes bloquées.

Le rapport général de la Conférence de Londres s'exprimait en effet ainsi : « Lorsqu'un gouvernement décide d'entreprendre une opération de blocus contre une partie quelconque de la côte ennemie, il désigne un certain nombre de navires de guerre qui devront participer au blocus et il en confie le commandement à un officier qui aura mission d'assurer par leurs moyens l'effectivité du blocus. Le commandant de la force navale ainsi constituée répartit les navires mis à sa disposition suivant "la configuration de la côte" et la situation géographique des points bloqués, et donne à chacun d'eux des instructions sur le rôle qu'il aura à remplir, et en particulier sur la zone confiée à sa

surveillance. C'est l'ensemble de ces zones de surveillance, organisées de telle manière que le blocus soit effectif, qui forme le rayon d'action de la force navale bloquante. »

Or, le perfectionnement des sous-marins, et surtout de l'aéronautique, rendra l'approche des côtes belligérantes sinon impossible, du moins fort difficile. Le rayon d'action des escadrilles de bombardement étant à l'heure actuelle de plusieurs milliers de kilomètres, et celui des avions de chasse étant également considérable, il ne pourra être question, de la part de forces navales belligérantes, d'établir une ligne de blocus en face des côtes de l'adversaire. Le simple développement des forces sous-marines allemandes a déjà montré, durant la grande guerre, l'impossibilité d'une telle conception, impossibilité démontrée à l'heure actuelle par les possibilités de l'aviation moderne. On reviendra donc aussi, croyons-nous, aux pratiques anciennes des blocus fictifs qui permettaient de saisir à longue distance des ports bloqués les navires allant vers ces ports ou en venant; mais la ressemblance n'est qu'une ressemblance de forme, la méthode moderne, contrairement à la pratique des siècles précédents, devant assurer l'« effectivité » du blocus. « La haute mer deviendra donc le théâtre des blocus futurs; ce sera sur les routes maritimes les plus fréquentées qu'opèreront les unités chargées d'empêcher l'approche des côtes ennemies, déclarées en état de blocus. » (1)

Mais les corollaires indispensables de ce nouveau genre

(1) PCHÉDECKI: *Le Droit international et la grande guerre*.

de blocus, seront le droit de prévention et le droit de suite.

Le droit de prévention permettra, quel que soit l'endroit où un navire de commerce ou un aéronef sera rencontré, de le capturer s'il est établi que ce navire ou cet aéronef a pour destination les lieux déclarés bloqués.

Un navire ou un aéronef aura-t-il, dans son voyage d'aller vers la zone bloquée, réussi à échapper à la visite des forces bloquantes opérant en haute mer, il pourra néanmoins, à son retour, être capturé pour le motif de violation de blocus. L'exercice d'un tel droit est qualifié de « droit de suite ».

Les neutres, dans de telles conditions, pourront-ils acquiescer sans trop de peine à cette nouvelle forme de blocus ? Faibles, il est certain que leur avis comptera peu dans les décisions que prendront les belligérants de leur imposer de telles contraintes; forts, les neutres résisteront certainement à de telles prétentions, extrêmement redoutables pour leur commerce. Toutefois, il est déjà un précédent à l'admission de ce genre de blocus, même par un neutre puissant : Durant la grande guerre, une note des Etats-Unis à l'Angleterre, du 30 mars 1915, admettait en effet que « l'ancienne forme du blocus étroit, avec ses cordons de navires stationnant dans le voisinage immédiat des ports bloqués, n'est plus désormais praticable en présence d'un ennemi qui possède les moyens et l'occasion de se défendre efficacement en usant des sous-marins, des mines et des forces aériennes, et il reconnaît qu'il y a d'autres formes de blocus effectifs dont on peut faire usage ».

Aussi, croyons-nous pouvoir conclure que les intérêts des belligérants et ceux des neutres pourraient être conciliés sous cette nouvelle modalité du blocus comme sous l'ancienne.

La Conférence de La Haye de 1923, d'après le rapport de la sous-Commission des experts concernant le blocus, semble bien, contrairement aux conditions nouvelles dans lesquelles jouera, à notre avis, cette opération de guerre, avoir été fidèle à l'ancienne conception, qui prescrit la présence de forces bloquantes au voisinage de la côte bloquée, et nous citerons à l'appui de cette affirmation ces lignes du rapport: « Les experts sont unanimes à reconnaître que l'aéronef peut être une aide des plus précieuses pour les navires de guerre dans le maintien d'un blocus maritime, en étendant la portée d'observation à plus grande distance de la côte bloquée et en situant les navires avant qu'ils n'arrivent "au voisinage de la côte bloquée". »

Nous nous sommes, au cours des développements précédents, un peu longuement arrêté à la question d'effectivité du blocus, car il nous semble capital, et c'est elle qui suscitera sans doute des difficultés entre belligérants et neutres dans les conflits futurs. Les autres règles concernant le blocus n'auront, à notre avis, à subir aucune modification du fait des changements produits dans les conditions et les moyens de la guerre moderne par l'invention aéronautique. Il sera toujours nécessaire de donner aux neutres et à l'adversaire notification du blocus; enfin, la coutume qui laisse aux navires neutres ancrés dans les ports bloqués, un

certain délai pour les quitter, pourra être maintenue, et même étendue aux aéronefs si les belligérants l'entendent ainsi.

LE BLOCUS EXERCÉ PAR AÉRONEFS SEULS CONTRE NAVIRES ET AÉRONEFS

La question a été envisagée à La Haye; mais, outre qu'à l'heure actuelle un tel blocus n'est point possible de nuit, de jour il ne sera légitime qu'autant qu'il sera effectif. Cette effectivité dépendra d'ailleurs de la situation tactique spéciale, définie selon le texte des experts par :

« a) le degré avec lequel le contrôle de l'air est exercé dans la zone bloquée par le belligérant bloquant;

« b) le rayon d'action des aéronefs, compté de leur base aérienne;

« d) le nombre d'aéronefs disponibles par rapport à l'étendue de la côte bloquée;

« e) des conditions atmosphériques. »

Remarquons en terminant que si un blocus purement aérien, pour être légitime, doit être tenu au voisinage des côtes, s'il est possible d'être ainsi effectué par un pays puissant au point de vue aéronautique contre une ennemi dont les forces aériennes seront à peu près inexistantes, ne pourra pas être envisagé, même par une puissance aériennement forte, en face d'un belligérant disposant de forces aériennes importantes, le maintien au voisinage des côtes ennemies des navires porte-aéronefs nécessaires à l'établissement de ce blocus aérien étant impossible.

CHAPITRE XIII

L'assistance hostile

De l'ensemble des débats de la Conférence des experts de La Haye, il résulte que, dans sa conception de l'assistance hostile, la Commission a entendu rester fidèle aux principes que la Conférence navale de Londres avait posés sur la question. Le rapport général de la Conférence de 1923 s'exprime en effet comme il suit: « Ce terme "assistance hostile" a fait l'objet d'un examen attentif à la Conférence navale de Londres de 1908 et 1909, à l'époque de la rédaction de la déclaration de Londres. Le sens attaché à ce terme par la Commission dans la préparation du présent texte est celui qu'ont ces mêmes mots dans les art. 45 et 46 de cette déclaration, son intention étant de rendre ces articles applicables dans le cas d'une action semblable de la part d'un aéronef. . . La Commission se réfère à la partie du rapport de la déclaration de Londres qui traite de l'assistance hostile (art. 45 et 46), étant tout à fait d'accord avec lui. »

Conformément donc à ces articles 45 et 46 de la déclaration de 1909, on distinguera, concernant l'aéronef, deux

catégories de cas d'assistance hostile: le premier comprendra des actes qui, tout en ne constituant pas cependant des actes de contrebande proprement dits, s'en rapprochent considérablement. Ces actes produiront, quant à l'aéronef, les mêmes effets que le commerce de contrebande, lorsque la contrebande présente une certaine importance. On leur applique, dit le rapport présenté en 1909 par M. Louis Renault, « le traitement du navire sujet à confiscation pour transport de contrebande de guerre ». Ces cas sont énumérés dans l'art. 45 qui, transposé à l'aéronef, disposera comme il suit: « Un aéronef neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement que subirait un aéronef neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre :

« 1° lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi;

« 2° lorsqu'à la connaissance soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété l'aéronef en totalité, soit du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi. »

La seconde catégorie de cas énumérés par le texte de Londres de 1909 comprendra, appliqué à l'aéronef, des actes beaucoup plus graves: ils n'ont pas même une analogie lointaine avec le commerce de contrebande et auront pour effet non seulement la confiscation de l'aéronef neutre,

mais le rendront passible du traitement qu'il subirait s'il était un aéronef ennemi :

1° lorsqu'il prend une part directe aux hostilités ;

2° lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi ;

3° lorsqu'il est affrété en totalité par le gouvernement ennemi ;

4° lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

Cependant, si le texte de la Conférence de Londres de 1909 peut ainsi être transposé à l'aéronef, c'est à la condition de faire la réserve suivante : en ce qui concerne la transmission radio-télégraphique par un navire ou un aéronef de renseignements militaires pour l'usage immédiat d'un belligérant, alors que de telles communications rentreraient dans le texte de Londres sous la rubrique d'actes assimilables aux transports de contrebande et devraient être, comme tels, assujettis au traitement d'un navire sujet à confiscation pour transport de contrebande, le texte concernant les règles pour le contrôle de la radio-télégraphie en temps de guerre, élaboré à La Haye en 1923, assimile les navires ou les aéronefs se livrant à de tels actes à des navires ou des aéronefs « participant aux hostilités ». L'article 6 de ce texte dispose en effet, § 1^{er} : « La transmission radio-télégraphique, par un navire ou un aéronef ennemi ou neutre se trouvant en haute mer ou au-dessus de la

haute mer, de renseignements militaires pour l'usage immédiat d'un belligérant, sera considéré comme un acte hostile exposant le navire ou l'aéronef à ce que l'on ouvre le feu sur lui. »

Enfin, lorsqu'un navire ou un aéronef voyageant spécialement en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi, ne tenant pas compte d'un itinéraire prescrit par le commandant belligérant ou de l'interdiction de circuler à proximité des forces belligérantes, si l'on appliquait l'article 45, 1^o, de la Convention de Londres, concernant la guerre maritime, un tel navire ne serait passible de confiscation et le tir ne pourrait être ouvert sur lui qu'après sommation de s'arrêter et s'il ne s'y conformait pas; au contraire, le texte de La Haye, concernant la guerre aérienne, et assimilant à un aéronef « participant aux hostilités » l'aéronef ne tenant pas compte d'une interdiction d'un commandant belligérant, permet, avant tout avertissement, d'ouvrir le feu sur lui. L'article 30 déclare en effet : « Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence d'aéronefs est de nature à compromettre le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé, il peut interdire le passage d'aéronefs neutres dans le voisinage immédiat de ses forces ou leur imposer un itinéraire. L'aéronef neutre qui ne se conforme pas à une semblable prescription, dont il a connaissance par une publication du commandant belligérant, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui. »

Nous avons pris précédemment le terme d'« assistance hostile » dans le sens spécial et restrictif qui lui est donné

par la Conférence de Londres de 1909. Mais ce terme peut être encore employé dans une acception plus large et désigner toute sorte d'aide apportée par un particulier ou un Etat neutre à l'un des belligérants; parmi les appuis que peut apporter un Etat neutre à un belligérant dans la guerre aérienne, il en est un qui ne manquera pas de s'avérer assez fréquent dans la pratique des guerres futures et fort recherché par les parties en lutte, il consistera dans la fourniture par cet Etat d'aéronefs ou de matériel aéronautique. Cependant, conformément au principe bien établi en Droit international, qu'un gouvernement neutre doit s'abstenir de livrer tout matériel de guerre à un gouvernement belligérant, l'article 43 du texte de La Haye déclare: « La fourniture directe ou indirecte par un gouvernement neutre, à une puissance belligérante, d'aéronefs, de pièces détachées, de matériel, de fournitures ou de munitions pour aéronefs, est interdite. » Par contre, un gouvernement neutre n'est nullement tenu d'empêcher l'achat par un gouvernement belligérant de tels articles à des individus se trouvant dans la juridiction, principe également formulé dans l'article 64 du texte sur la guerre aérienne: « ... Une puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit, pour le compte d'un belligérant, d'aéronefs, de pièces détachées, de matériel, de fournitures ou de munitions pour aéronefs. »

Mais, d'autre part, il est un autre principe, reconnu comme faisant partie du Droit positif international, c'est celui qui prescrit à un gouvernement neutre de ne pas laisser son territoire servir de base à des opérations ou

des expéditions organisées contre un belligérant. Conformément à cette prescription, l'article 8 de la Conférence de La Haye de 1907, dans sa convention XIII, interdit à un gouvernement neutre de « laisser équiper ou armer dans sa juridiction tout navire qu'il a des motifs raisonnables de croire destinés à croiser ou à concourir à des opérations hostiles contre une puissance avec laquelle il est en paix. Il est tenu aussi d'user de la même surveillance pour empêcher le départ, hors de sa juridiction, de tout navire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles et qui aurait été, dans ladite juridiction, adapté en tout ou en partie à des usages de guerre ».

La considération de tels principes consacrés dans le régime juridique de la guerre navale, a inspiré les experts de La Haye dans la rédaction de leur article 46, ainsi conçu :

« Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour :

« 1° empêcher le départ de sa juridiction d'un aéronef en état de perpétrer une attaque contre une puissance belligérante, ou porteur ou accompagné d'appareils ou de matériel dont le montage ou l'utilisation lui permettrait de perpétrer une attaque, s'il existe des raisons de croire que cet aéronef est destiné à être utilisé contre une puissance belligérante;

« 2° empêcher le départ d'un aéronef dont l'équipage comprend un nombre quelconque des forces combattantes d'une puissance belligérante;

« 3° empêcher l'exécution sur un aéronef de travaux destinés à en préparer le départ contrairement aux buts du présent article.

« Lors du départ par la voie des airs de tout aéronef expédié à une puissance belligérante par des personnes ou par des sociétés se trouvant en juridiction neutre, le gouvernement neutre doit prescrire pour ces aéronefs un itinéraire qui évite le voisinage des opérations militaires de l'autre belligérant et doit exiger toutes garanties nécessaires pour s'assurer que ces aéronefs suivent l'itinéraire prescrit. »

Cependant, de la comparaison des textes concernant la guerre aérienne et la guerre navale sur cette question, il résulte que le texte de 1923 est tout d'abord plus restrictif quant à la catégorie d'appareils qu'un Etat neutre doit retenir. Alors que le texte de La Haye n'interdit le départ de la juridiction d'un Etat neutre que d'un aéronef « en état de perpétrer une attaque » ou « porteur ou accompagné d'appareils ou de matériel dont le montage lui permettrait de perpétrer une attaque », le texte de 1909, concernant la guerre maritime, interdit au contraire de « laisser sortir "tout navire" destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles contre une puissance avec laquelle il est en paix ». Les termes de « tout navire » et d'« opérations hostiles » sont évidemment beaucoup plus larges que ne le sont ceux de l'article 45. Par opérations hostiles, on peut en effet entendre des services d'observation ou de transport de troupes, par exemple, qui ne seraient pas visés dans le texte de La Haye, qui parle formellement d'« attaque ».

D'autre part, le texte de La Haye est, au contraire, à un autre point de vue, plus compréhensif, quant à la catégorie d'aéronefs qu'il peut retenir, que le texte de 1907 concernant la guerre maritime. Alors que, dans ce dernier texte, la présence à bord d'un navire d'un membre des forces combattantes ennemies ne peut être qu'un des « motifs raisonnables » pouvant faire supposer son concours à des opérations hostiles et motiver sa retenue dans le port neutre, dans le texte de La Haye, la simple présence dans l'équipage d'un aéronef, même non en état « de perpétrer une attaque », d'un membre quelconque des forces combattantes ennemies, doit amener son internement.

Enfin, il est une sorte de prescription que l'on trouve dans le texte sur la guerre aérienne et qui est absent de celui de 1907 concernant le navire : lorsque des aéronefs destinés à une puissance belligérante auront quitté la juridiction neutre par la voie des airs, aéronefs qui n'auront pas été retenus pour les motifs examinés précédemment, donc donnant toutes les garanties voulues de leur non-participation immédiate aux opérations de guerre, il a paru bon aux experts dans cette éventualité, pensant que de tels aéronefs pourraient malgré tout prendre part aux hostilités sous une forme quelconque, avant d'avoir été livrés à l'acheteur belligérant dans l'Etat belligérant, de prendre certaines mesures de précautions spéciales, et l'article 45 du texte dispose, à cet effet, que l'Etat neutre doit « prescrire, pour ces aéronefs quittant leur juridiction, un itinéraire qui évite le voisinage des opérations militaires de l'autre belligérant ». Mais comme le texte porte encore que le gouvernement neutre

« doit exiger toutes garanties nécessaires pour s'assurer que ces aéronefs suivent l'itinéraire prescrit », ces garanties étant d'ailleurs laissées au choix des parties, on peut supposer qu'une des plus efficaces consistera à obliger l'aéronef à transporter un agent du gouvernement neutre, qui veillera à ce que l'itinéraire indiqué soit suivi.

Mais, au lieu d'aboutir aux complications et aux résistances inévitables que semblable façon d'agir ne manquera point d'apporter, n'aurait-il pas mieux valu décider que, vu la facilité avec laquelle un avion civil peut être transformé en avion militaire, tout Etat neutre devrait s'interdire l'exportation à destination d'un belligérant de tout aéronef ou matériel aérien quelconque ? Une telle disposition aurait eu l'avantage d'éviter bien des points de friction entre belligérants et neutres; mais il faut tabler avec l'esprit spéculatif de certains peuples, qui ne veulent pas renoncer à l'avance aux bénéfices considérables que la fourniture de telles marchandises ne manquerait point de leur apporter, et qui s'opposeront par conséquent, avec la dernière énergie, à l'adoption de toute règle de ce genre.

TITRE V

CHAPITRE XIV

Des équipages et des passagers à bord de navires ou d'aéronefs neutres ou ennemis

Nous ne parlerons pas, dans le cours de nos développements, des équipages des navires ou aéronefs de guerre, ayant déjà étudié leur situation juridique dans la partie de notre étude consacrée au « Personnel de la guerre aéro-navale ».

DES ÉQUIPAGES ET PASSAGERS TROUVÉS A BORD DE NAVIRES PAR DES AÉRONEFS

Équipages et passagers ennemis à bord de navires de commerce neutres

Un aéronef ayant arrêté un navire de commerce neutre se conformera, en ce qui concerne le traitement de l'équipage et des passagers à bord, aux règles de la guerre navale existant à leur sujet. Le seul texte de Droit positif en la

matière est l'article 47 de la déclaration de Londres de 1909, qui dispose que « tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi et qui sera trouvé à bord d'un navire de commerce neutre, pourra être fait prisonnier de guerre quand même il n'y aurait pas lieu de saisir le navire. »

On peut donc déduire de ces prescriptions qu'un aéronef belligérant rencontrant à bord d'un navire, parmi son équipage ou ses passagers, des nationaux ennemis non « incorporés » dans les forces armées, ne serait pas en droit de les retenir comme prisonniers de guerre; or, la pratique de la dernière guerre s'est révélée absolument contraire à une telle façon de faire: la France et l'Angleterre, notamment, répondant aux pratiques de l'Allemagne, arrêtaient à bord de navires neutres tous les nationaux ennemis aptes au service militaire, bien qu'ils ne fussent pas, d'après les termes de la déclaration de Londres, « incorporés » dans les forces armées.

Aussi pensons-nous que, dans un prochain conflit, la pratique suivie durant la guerre de 1914 verra de nouveau le jour, à l'encontre des prescriptions trop restrictives de la déclaration de Londres.

*Equipages et passagers neutres
à bord de navires ennemis*

L'article 5 du chapitre III de la Convention de La Haye de 1909, concernant le régime des équipages des navires de commerce ennemis capturés par un belligérant, décide

que « les hommes de son équipage nationaux d'un Etat neutre ne sont pas faits prisonniers de guerre » ; quant aux officiers et au capitaine, ils ne peuvent être traités comme prisonniers de guerre, « s'ils promettent formellement par écrit de ne pas servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre. »

Un aéronef ayant capturé un navire de commerce ennemi devra donc suivre, en principe, ces règles concernant les neutres membres de l'équipage de navires ennemis. Cependant, il faut remarquer que, contrairement aux règles précédentes, la pratique de la dernière guerre, notamment la pratique anglaise, abolissant toute distinction entre les neutres et les nationaux de l'Etat ennemi faisant partie de l'équipage d'un navire marchand ennemi, appliquait aux uns et aux autres le régime des prisonniers de guerre, et l'on peut penser que, dans un prochain conflit, l'aéronef adopterait, vis-à-vis de ceux-ci, une attitude conforme à la précédente.

En ce qui concerne les passagers, ne devraient être faits prisonniers de guerre, conformément à l'article 47 de la déclaration de Londres — qui, bien que concernant les navires de commerce neutres, doit être étendue également aux navires de commerce ennemis — que ceux incorporés dans la force armée de l'ennemi. Mais les belligérants, durant le dernier conflit mondial, conformément d'ailleurs à la pratique déjà signalée, prirent l'habitude, en ce qui concerne les passagers à bord de navires ennemis, de retenir comme prisonniers de guerre tout ressortissant ennemi apte au service militaire. Le commandant d'un aéronef se confor-

mera vraisemblablement à cette pratique dans les conflits futurs.

Enfin, quant aux passagers à bord d'un navire de guerre ennemi, comme il est assez rare qu'un tel cas se présente dans la pratique, et qu'il n'y a aucun texte de Droit positif ni coutume précise concernant une telle situation, bien que l'article 62 du *Manuel de l'Institut* stipule qu'« ils ne peuvent être faits prisonniers de guerre », il est à peu près certain qu'une solution contraire sera admise en la matière, car la présence d'un passager à bord d'un navire de guerre ennemi est tellement exceptionnelle, que le capteur peut, avec de justes raisons, présumer qu'elle était d'une particulière utilité pour le belligérant, justifiant ainsi la retenue de ce passager par les forces ennemies comme prisonnier de guerre.

En ce qui concerne la situation des équipages et passagers à bord d'un navire public ne faisant pas partie de la marine militaire, la pratique des nations de posséder une telle flotte s'est établie depuis trop peu de temps pour qu'il y ait à ce sujet une coutume établie que devraient respecter des navires ou des aéronefs en face de tels navires; mais l'on peut penser que, la tendance actuelle étant de les assimiler à des navires privés, il serait logique de décider que les passagers et les équipages de ces navires d'Etat devraient être assimilés aux équipages et passagers se trouvant à bord de navires de commerce ennemis. Cependant, il convient de remarquer que certains de ces navires collaborant en temps de guerre d'une façon très étroite avec les forces navales à la défense de l'Etat, bien que, sur le plan commer-

cial sans doute, les équipages ou les passagers de tels navires se livrant à des occupations qui se rattachent aux hostilités peuvent être assimilés en quelque sorte à des belligérants et retenus, comme tels, comme prisonniers de guerre. Il y aurait lieu peut-être de faire une réserve en faveur des passagers et équipages se trouvant à bord de navires d'Etat consacrés exclusivement au transport de passagers; les individus à bord ne peuvent alors, dans la circonstance, être soupçonnés, en aucune façon, de se livrer à des actes se rattachant aux hostilités; ils ne pourraient par conséquent être retenus comme prisonniers de guerre. Cette solution, qui sera peut-être admise dans l'avenir, est calquée sur celle, consacrée par le texte des experts de La Haye, concernant les équipages et passagers à bord d'aéronefs publics non militaires consacrés exclusivement au transport de passagers.

ÉQUIPAGE ET PASSAGERS TROUVÉS A BORD D'AÉRONEFS PAR UN NAVIRE BELLIGÉRANT

Les experts de La Haye ont consacré deux articles (art. 36 et 37) du texte qu'ils ont élaboré à cette question; un ensemble de considérations domine d'ailleurs le sujet et explique les solutions admises :

Les hommes composant l'équipage d'un aéronef sont, en temps de guerre, d'un concours trop précieux pour l'ennemi, pour qu'un belligérant ne fasse pas tout son possible pour en priver son adversaire lorsqu'ils viennent à tomber en son pouvoir. Telle est la considération qui explique que

les articles 36 et 37 des règles de la guerre aérienne décident que tout ressortissant de nationalité ennemie qui fait partie de l'équipage d'un aéronef neutre puisse être retenu comme prisonnier de guerre; de même qu'un ressortissant neutre, membre de l'équipage d'un aéronef ennemi, peut être traité de la même façon, avec toutefois cette restriction, sur laquelle nous reviendrons dans le cours de notre exposé, qu'il peut être laissé libre s'il s'engage sur parole à ne point servir sur un aéronef ennemi durant tout le cours des hostilités.

D'autre part, il est également logique d'admettre que n'importe quel membre de l'équipage ou un passager quelconque d'un aéronef neutre ou ennemi, qu'il soit d'ailleurs ressortissant neutre ou ennemi, puisse être retenu comme prisonnier de guerre s'il est au service de l'ennemi.

De plus, un belligérant ne peut pas permettre à un aéronef neutre ou ennemi de transporter des sujets ennemis qui, bien que n'étant pas actuellement incorporés dans ses forces armées, sont susceptibles d'en faire partie, et il sera par conséquent normal de les retenir comme prisonniers de guerre.

Enfin, il est des considérations militaires qui peuvent s'opposer à la libération immédiate des passagers ou de l'équipage trouvés à bord d'aéronefs neutres ou ennemis, considération justifiant le fait qu'il soit différé à leur libération.

Telles sont les idées directrices qui ont inspiré la rédaction des règles de La Haye, et que nous allons retrouver

dans l'étude des différentes situations qui peuvent se présenter.

*Membres d'équipage neutres
à bord d'aéronefs privés ennemis*

L'article 36 du texte de La Haye de 1923 décide :
« Si un aéronef privé ennemi tombe entre les mains d'un belligérant, les membres de l'équipage . . . qui sont nationaux neutres . . . peuvent être faits prisonniers de guerre; les neutres membres de l'équipage qui ne sont pas au service de l'ennemi ont droit à être relâchés s'ils signent un engagement écrit de ne pas servir sur un aéronef ennemi jusqu'à la fin des hostilités. » Une telle mesure, qui concerne aussi bien les officiers que les membres subalternes de l'équipage, s'explique facilement lorsque l'on songe qu'un national neutre, membre de l'équipage d'un aéronef ennemi, remplace un national ennemi, lequel peut ainsi être employé sur des aéronefs militaires; aussi, lorsque ce ressortissant neutre signe l'engagement de ne pas servir pendant toute la durée des hostilités sur un aéronef ennemi, aucune raison ne s'oppose plus désormais à sa libération.

Cependant, il convient de remarquer que les solutions consacrées précédemment sont, sur un point, en désaccord avec la réglementation établie en 1907 à La Haye, concernant les équipages neutres à bord de navires de commerce ennemis. D'après l'article 5, seuls les officiers et le capitaine peuvent être faits prisonniers de guerre, tout en pouvant être relâchés s'ils prennent formellement par écrit l'en-

gagement de ne pas servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre. Les hommes de l'équipage, au contraire, ne peuvent en aucune façon être faits prisonniers de guerre. Le texte de La Haye traite au contraire, comme prisonniers, aussi bien les officiers que les membres de l'équipage d'un aéronef. Comment expliquer cette divergence des textes sur la question ? Alors que l'équipage d'un aéronef est formé d'individus spécialisés dont la formation nécessite un long apprentissage, les membres subalternes d'un équipage de navire étant plus facilement remplaçables, les experts de La Haye ont jugé que tous les membres composant l'équipage d'un aéronef étaient, par le fait de leur spécialisation, d'une telle utilité pour l'ennemi, qu'il convenait de les traiter tous sur le même pied et de les soumettre au régime des prisonniers de guerre.

Les neutres au service de l'ennemi

Ils peuvent être retenus comme prisonniers de guerre, cela va de soi. Les belligérants tâchent, en effet, d'entretenir des services d'espionnage auprès de l'ennemi, services fort souvent composés de ressortissants neutres qui, du fait de leur nationalité, sont présumés attirer moins facilement la suspicion de l'ennemi. Aussi, est-ce simplement faire acte de légitime défense, que d'essayer de prévenir de telles manœuvres chez des nationaux neutres en les retenant comme prisonniers de guerre.

*Ressortissants ennemis aptes
au service militaire*

La déclaration de Londres dispose que « tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi et qui se trouve à bord d'un navire de commerce neutre pourra être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas lieu de saisir ce navire. »

Les articles 36 et 37 du texte de La Haye décident au contraire que le seul fait qu'un national ennemi est apte au service militaire le rend susceptible, qu'il soit à bord d'aéronef neutre ou ennemi, d'être retenu comme prisonnier de guerre. Cette solution, fort logique, est d'ailleurs conforme à la pratique de la dernière guerre; avec le critérium de « l'incorporation » retenu par le texte de Londres, on aboutissait en effet à laisser passer des hommes qui, bien que non incorporés à l'heure actuelle, s'apprêtaient cependant à prendre part aux hostilités.

*Passagers à bord d'aéronef civil
neutre ou ennemi*

A bord d'un aéronef privé neutre ou ennemi, ne peuvent être retenus comme prisonniers de guerre que les ressortissants ennemis aptes au service militaire, les nationaux neutres ou ennemis dont « la conduite au cours du vol à la fin duquel ils ont été arrêtés a été d'une assistance spéciale et active pour l'ennemi », ou enfin les individus au

service de l'ennemi. Mais il y a, comme nous l'avons déjà vu, à côté des aéronefs privés civils, des aéronefs publics également civils dont les Etats se servent pour leurs besoins commerciaux. L'article 36 du texte des experts distingue, concernant les passagers trouvés à bord de ces aéronefs "publics-civils" ennemis, ceux qui ont pris place dans des aéronefs de cette catégorie « exclusivement affectés au transport des passagers », et les autres.

Alors que les passagers trouvés à bord de la première catégorie d'aéronefs ont le droit d'être relâchés — à moins, bien entendu, qu'ils ne soient au service de l'ennemi, ressortissants ennemis aptes au service militaire ou qu'ils aient prêté une assistance quelconque à l'ennemi au cours du vol — ceux, au contraire trouvés à bord de tout autre aéronef public non militaire et non exclusivement consacré au transport de passagers, peuvent être faits prisonniers de guerre.

Quant aux aéronefs publics non militaires neutres, l'article 37 du texte de La Haye ne reproduisant pas la distinction précédente entre aéronefs affectés exclusivement ou non au transport des passagers, conformément à l'article 5 des mêmes règles qui assimilent les aéronefs publics non militaires autres que ceux de douane et de police à des aéronefs privés, le sort des passagers trouvés à bord de ces aéronefs publics autres que ceux affectés à des services de douane ou de police, sera donc dicté par les règles précédemment étudiées, concernant le sort des passagers trouvés à bord d'aéronefs privés neutres.

Remarquons en terminant que l'ensemble de ces règles concernant le sort des équipages et passagers à bord d'aéro-

nefs neutres ou ennemis étant beaucoup plus complet que celles de la guerre maritime concernant un tel sujet, et surtout consacrant des solutions plus rationnelles, dont beaucoup d'ailleurs ne sont que la codification de certaines pratiques de la dernière guerre, pourrait être utilement étendu aux passagers et équipages trouvés à bord de navires. Il est d'ailleurs peu probable que la pratique admette cette dualité de régime, qui ressort de l'étude des textes de la guerre maritime et aérienne, et l'on peut penser que les Cours de prises contribueront à assurer en la matière l'unification désirable.

CONCLUSION

On a souvent élevé des doutes sur la valeur de la réglementation internationale intervenue en temps de paix sur l'emploi de nouvelles armes de guerre, et l'histoire des violations successives de maintes conventions internationales touchant de tels sujets, a trop souvent confirmé cette assertion pour que nous la tenions point en considération.

Il est à remarquer, en effet, que les aspirations des peuples, poussant leurs gouvernants à proposer l'interdiction de moyens de guerre qui peuvent sembler barbares, suivent souvent de trop près les horreurs de guerre advenues ou des campagnes organisées en vue de susciter la réprobation générale sur de telles pratiques, pour que les réactions qui s'en suivent permettent aux parties appelées à légiférer sur de telles matières, de les considérer avec une modération suffisante.

Toutefois, il ne saurait être question de penser que de tels reproches peuvent être adressés à la réglementation intervenue à La Haye en 1923, sur la guerre aérienne, et qui a inspiré l'ensemble de notre étude sur le régime juridique de la guerre aéro-navale; comme nous l'avons fait précédemment remarquer, ce texte conciliant au mieux les

intérêts de nations qui ne savaient pas si, dans un conflit éventuel, elles seraient belligérantes ou neutres, est un modèle de modération. Comment se fait-il donc, alors, qu'il ne soit intervenu aucune ratification du texte proposé à La Haye ?

Depuis le début du XX^e siècle, les différentes puissances mondiales, se rendant compte des inconvénients que pouvait avoir le fait d'être lié par des conventions internationales réglementant certains procédés de guerre; d'autre part, remarquant que leurs nationaux qui, souvent, en temps de paix, avaient pris l'initiative de réclamer l'adoption de telles mesures, étaient les premiers à exiger leur violation en temps de guerre, ont trouvé plus commode d'élaborer en période de paix des Codes excellents sur la réglementation de la guerre, Codes qu'elles ne devaient point ratifier, mais qu'elles se réservaient la faculté d'adopter durant les hostilités comme *modus vivendi*. Tel est, illustrant cette affirmation, le cas de la convention de Londres de 1909 qui, non ratifiée, fut cependant adoptée, on le sait, comme compromis réglant la conduite des opérations durant les premières années de la grande guerre, et il nous semble bien que ce puisse être également le sort du texte de La Haye qui, à notre avis, ne devant pas être ratifié, vu qu'en 1938 aucune proposition en ce sens n'a encore été faite, pourrait cependant être adopté par les belligérants et par les neutres comme ligne de conduite dans les conflits à venir.

Aussi, faut-il laisser aux guerres futures le soin de venir confirmer certaines des solutions préconisées en 1923, à la

Conférence des experts de La Haye. Il sera particulièrement intéressant de voir quelle sera, dans les prochains conflits aériens, l'attitude des belligérants vis-à-vis de certaines pratiques susceptibles de se présenter aussi bien dans la guerre aérienne que dans la guerre navale, telles celles concernant l'usage de fausses marques, l'entrée des eaux et de l'atmosphère neutres, la possibilité d'armer des navires ou des aéronefs de commerce; il est certain que si, dans la conduite des prochaines opérations de guerre aérienne, et conformément aux solutions proposées à La Haye en 1923, de telles pratiques étaient définitivement condamnées, de tels faits apporteraient, à n'en pas douter, un puissant argument à ceux qui réclament l'abolition de ces mêmes pratiques dans la guerre navale: l'analogie des situations réclamant logiquement l'adoption de solutions identiques.

Mais l'on doit compter avec la force de résistance d'une coutume bien établie, spécialement de la coutume maritime qui, formée par des usages séculaires, trouvera toujours, croyons-nous, d'ardents et puissants défenseurs.

VU et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
ROUSSY.

VU : *Le Doyen,*
ALLIX.

VU : *Le Président,*
A. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

- COÜANNIER (A.-Henry) : *Eléments créateurs du Droit aérien* (Paris, Per Orbene, 1929).
- DUPUIS (Charles) : *Le Droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines* (Paris, 1911; Pedone).
- FAUCHILLE (Paul) : *Traité de Droit international public* (8^e éd. du Manuel de H. Bonfils; Paris, 1921-1925, Rousseau).
- GARNER (James-Wilford) : *Recent developments on international law* (Calcutta, 1925; University press).
- GIDEL (Gilbert) : *Le Droit international public de la mer* (trois vol. parus: Le temps de Paix; Paris, 1932-34, Sirey).
- HALL (J.-A.) : *The Law of naval warfare* (London, 1921; Chapman).
- HALL (W.-E.) : *A treatise on international law* (8^e éd., par Pearce Higgins; Oxford, 1924; Clarendon-Press).
- KENT (James) : *Commentaries upon international law* (New-York, 1848).
- KROËLL (J.) : *Traité de Droit international public aérien* (2 vol.: L'aéronautique en temps de paix - L'aéronautique en temps de guerre. 1936, Editions Internationales).
- LAWRENCE (T.-J.) : *The principles of international law* (Oxford, 1920; University Press).
- LE FUR : *Précis de Droit international public* (Dalloz).
- MARTIN (H.) and BAKER (J.) : *Laws of maritime warfare effecting rights and duties of belligerents, as existing in august 1914* (Washington, 1918; Government Printing Office).

- MERIGNHAC (A.) et LEMONON (E.) : *Le Droit des gens et la guerre de 1914-1918* (Paris, 1921 ; Sirey).
- NAIR (Arnold Duncan Mac) : *The law of the air* (London Toronto ; Butterworth and Co Ltd, 1932).
- OPPENHEIM (L.) : *International law* (vol. I, 4th éd. Mc. Nair ; vol. II, 5th éd. by Lanterpacht ; London, 1928-1935, Longmans).
- PCHEDECKI (Elias) : *Le Droit international et la grande guerre* Paris, 1916 ; Librairie générale de droit et de jurisprudence).
- RENAULT (Louis) : *La guerre et le Droit des gens au XX^e siècle* (Paris, 1914 ; Firmin-Didot).
- *L'œuvre internationale de Louis Renault*, publiée par A. de Geouffre de La Pradelle (Paris, 1923 ; Ed. internationales).
- ROLIN (Albéric) : *Le Droit moderne de la guerre* (3 vol., Bruxelles, 1920 ; Dewit).
- SCELLE : *Précis de Droit des gens* (Collection Sirey).
- WALKER (J.-A.) : *A manual of public international law* (Cambridge, 1935 ; University Press).
- WESTLAKE (John) : *Traité de Droit international*. Traduit par A. de Geouffre de la Pradelle (Oxford, 1924 ; Imprimerie de l'Université).
- WHEATON (Henry) : *Elements of international law* (5^e éd. anglaise, revue et augmentée par Coleman Philipson ; London, 1916 ; Stevens).

Ouvrages spéciaux — Cours professés — Thèses

- ACWORTH (Captain Bernard) : *The restauration of England's sea power* (Eyre and Spottiswoode ; London, 1935).
- BYWATER (H.-C.) : *Navies and Nations* (London, Constable and Co Ltd, 1927).
- CASTEX (Amiral) : *Théories stratégiques* (Paris, 1929 à 1935 ; Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales).
- DOUHET : *La guerre de l'air*. Traduit par J. Romeyer (1932).
- GENET (Raoul) : *Précis de Droit maritime pour le temps de guerre* (E. Muller ; Ed., 1937).
- HIRST (Francis-W.) : *Armaments* (Cobden-Sanderson).
- JELlicoe DE SCAPA (V^{te}) : *The grand fleet (1914-1916)*.

- LANCHESTER (F.-W.) : *Aircraft in warfare. The Dawn of the fourth arm* (Constable and C^o Ltd; London, 1916).
- LAURENS (A.) : *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918* (Payot, 1929).
- MICHELSSEN : *La guerre sous-marine 1914-1918* (Payot, 1928).
- MORTANE : *Histoire illustrée de la guerre aérienne* (1920).
- *La guerre des ailes 1914-1918* (Paris, 1934; Editions Baudinerie).
- REBOUL (J.-M.) : *Non, l'Allemagne n'a pas désarmé* (Imprimerie Charles Lavauzelle, 1932).
- RICHMOND (Admiral Sir Herbert) : *Sea power in the modern world* (London, G. Bell and Sons Ltd, 1934).
- SCHEER (Amiral) : *La flotte allemande de haute mer* (Paris, 1928, Payot).
- SLESSOR (Wing Commander J.-C.) : *Air power and armies* (Oxford University Press; London, 1936).
- SPAIGHT (J.-M.) : *Aircraft in war* (Macmillan and C^o; London, 1914).
- *Aircraft in peace and the law* (Macmillan and C^o; London, 1919).
- *Air Power and war rights* (Longmans Green and C^o; Londres, 1924).
- *Aircraft and Commerce in war* (Londres, 1926).
- *The Beginnings of organized air power, a historical study* (Longmans Green and C^o; Londres, 1927).
- *Air power and the cities* (1930).
- THOMAZI (A.) : *La guerre navale dans la zone des armées du Nord* (Payot; Paris, 1928).
- *La guerre navale dans la Méditerranée* (1929).
- *La guerre navale aux Dardanelles* (1927).
- *La guerre navale dans l'Adriatique* (1927).
- TIRPITZ (Amiral von) : *Mémoires* (Paris, 1922; Payot).
- WOODMAN (Dorothy) : *Hitler rearms* (Printed by Western printing services Ltd; Bristol).

BASDEVANT (J.) : Cours professé à l'Ecole de guerre navale (1922).

- D'ESPEL (Lieutenant de vaisseau) : Cours professé à l'Ecole de guerre navale (Service historique de la Marine).
- GUICHARD (Commandant) : Cours professé à l'Ecole libre des Sciences politiques (1936-1937).
- HIGGINS (A. Pearce) : Cours de l'Académie de Droit international, La Haye, 1926 (Recueil 1926, t. II).
- MAINE (Henry-S.) : *La guerre*. Cours professé à l'Université de Cambridge (Paris, 1890).
- PRADELLE (A. DE GEOUFFRE DE LA) : *La mer*. Cours de doctorat (Paris, 1936-1937).
- Cours professé à la Fondation Carnegie (1937-1938).
- RENAULT (Louis) : *La guerre maritime*. Cours de doctorat (Paris, 1910).

*
**

- BELLANGER : *La guerre aérienne et le Droit international* (thèse, 1912).
- BESANÇON : *La Société des Nations et la navigation aérienne* (thèse; Paris, 1919).
- BLACHIRE : *L'air, voie de communication, et le Droit* (thèse; Paris, Larose et Tenin, 1911).
- LACROIX (P.) : *Le domaine aérien et la guerre*. Essai sur les hostilités et la neutralité aérienne dans le conflit de 1914-1918 (Toulouse, 1919; thèse).
- LEBON (Emile) : *De la guerre aérienne dans ses rapports avec le Droit international. La leçon des faits* (Nancy, 1923; thèse).
- LE MOYNE : *Le Droit futur de la guerre aérienne* (Nancy, Poncellet, 1913; thèse).
- PHILIT (Edmond) : *La guerre aérienne* (thèse; Montpellier, Imprimerie coopérative ouvrière, 1910).
- PIOGEY (Roger) : *Des règles de Droit international applicables à l'aviation* (thèse; Paris, Rousseau, 1914).
- YVON (Capitaine de vaisseau) : *La guerre aérienne* (thèse; Paris, Per Orbem, 1924).

Publications périodiques
Recueil de décisions et documents

American Journal of International Law :

1908, v. II, p. 528 — 1910, v. IV, p. 95-168 —
1914, v. VIII, p. 256-273. — 1923, v. XVII, suppl.,
p. 242-260 — 1925, v. XIX, p. 702-715 — 1929,
v. XXIII, p. 570-581 — 1930, v. XXIV, p. 228-240,
703-717 — 1935, v. XXIX, p. 197-205.

Revue Générale de Droit International Public :

t. XIX, XXIII, XXIV — 2^e série, t. V, p. 372.

Revue Générale de Droit Aérien :

Années 1934, 1935, 1936.

Revue juridique internationale de la locomotion aérienne :

Années 1910, 1911, 1912, 1925, 1929.

Revue aéronautique internationale :

Année 1932.

Revue maritime :

Années 1937 et 1938.

Revue de Droit international et de législation comparée :

Années 1902, 1912, 1923.

Journal du Droit international privé :

t. XLII et XXXVIII.

Correspondant (publication du 25 mai 1918).

Revue des Deux Mondes :

Années 1927, 1934, 1937.

The British year book of international law :

Années 1923, 1924.

Illustration (12 février 1938).

Quarterly Review :

n° 220, p. 558 — n° 225, p. 334.

The Law Magazine :

t. XL, p. 257.

Naval war College (U. S. A.): *International situations, topics, Documents and decisions* (Années 1930-1933).

Société anglaise *Grotius* — *Annales*.

Annuaire de l'Institut de Droit international — t. XXIV.

FAUCHILLE (P.): *La guerre de 1914*. Recueil de documents.

LE FUR et CHKLAVER : Recueil de textes.

TABLE DES NAVIRES ET DES AÉRONEFS CITÉS

NAVIRES

<i>Ostfriesland</i>	15	<i>Gloucester-Castle</i>	85
<i>Dunkerque</i>	15	<i>Salpa</i>	85
<i>Marshall-Soult</i>	16	<i>Lanfranc</i>	85
<i>Marshall-Ney</i>	16	<i>Donegal</i>	85
<i>Ilmarinen</i>	17	<i>Dover-Castle</i>	85
<i>Le Nord</i>	54	<i>Rewa</i>	85
<i>Le Pas-de-Calais</i>	54	<i>Glenart-Castle</i>	85
<i>Le Rouen</i>	54	<i>Guildford-Castle</i>	85
<i>Le Campinas</i>	54	<i>Gelderland</i>	98
<i>Caroline</i>	67	<i>Le Royal</i>	98
<i>Medusa</i>	67	<i>Brussels</i>	111
<i>Laverock</i>	67	<i>Wairuna</i>	122
<i>U. B. 6</i>	67	<i>Winslow</i>	122
<i>U. C. 1</i>	67	<i>Hitachi-Maru</i>	122
<i>U. 35</i>	67	<i>Wolf</i>	122
<i>U. C. 94</i>	68	<i>Ludwig</i>	164
<i>Britannic</i>	84	<i>Vorwaerts</i>	164
<i>Portugal</i>	84	<i>Glitra</i>	164
<i>Upériod</i>	84	<i>Indian-Prince</i>	164
<i>Asturias</i>	85		

AÉRONEFS

<i>L. XI</i>	72	<i>Ferra</i>	86
<i>L. XIV</i>	72	<i>Z. L. 23</i>	98
<i>L. XVII</i>	72	<i>Wolfchen</i>	122
<i>L. XII</i>	73		

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.	7
-----------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

RÉPERCUSSIONS DE L'INVENTION AÉRONAUTIQUE
SUR LA TECHNIQUE DE LA GUERRE NAVALE
ET RECHERCHE DOCTRINALE DU RÉGIME JURIDIQUE
DE LA GUERRE AÉRO-NAVALE

Chapitre I ^{er} . — <i>Influence apportée par l'invention aéronautique sur la technique de la guerre navale</i>	13
— II. — <i>Le régime juridique de la guerre aéro-navale est intimement lié au régime juridique adopté pour la guerre aérienne: la recherche doctrinale de ce régime.</i>	22

DEUXIÈME PARTIE

LE TEXTE ÉLABORÉ A LA CONFÉRENCE DES EXPERTS
RÉUNIS A LA HAYE EN 1923
ET LA GUERRE AÉRO-NAVALE

TITRE PREMIER. — Les éléments de la guerre aéro-navale.	35
Chapitre I ^{er} . — <i>Le théâtre des opérations.</i>	35
— II. — <i>Le personnel dans la guerre aéro-navale.</i>	43
— III. — <i>Le matériel</i>	52
TITRE II. — Procédés d'exécution de la guerre aéro-navale.	65
Chapitre IV. — § 1 ^{er} . <i>Procédés licites.</i>	66
§ II. <i>Procédés illicites</i>	83

TITRE III. — Le commerce aérien	89
Chapitre V. — <i>Le commerce aérien des Etats neutres.</i> . .	91
TITRE IV. — Le contrôle du commerce	93
Chapitre VI. — <i>Du droit de visite (visite sur place)</i> . .	93
— VII. — <i>Du déroutement</i>	118
— VIII. — <i>De la capture.</i>	124
— IX. — <i>De la saisie.</i>	136
— X. — <i>Des prises et de leur destruction.</i> . .	146
— XI. — <i>Du jugement des prises.</i>	160
— XII. — <i>Le blocus dans la guerre aéro-navale.</i> .	165
— XIII. — <i>L'assistance hostile</i>	172
TITRE V.	181
Chapitre XIV. — <i>Des équipages et des passagers à bord de navires ou d'aéronefs neutres ou ennemis</i>	181
CONCLUSION	193
BIBLIOGRAPHIE	197
TABLE des Navires et des Aéronefs cités	202

Bergerac — — — — —
Imprimerie Générale du S.-O.
(H. Trillaud)
— — Place des Deux-Conils
